Canada. Commission royale d'enquete sur le pilotage maritime

Audiences (v. 96-97 in 1 volume) 1964

1968

A (31) 715

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL , P.-Q.

VOLUME No.: 96 — 97

DATE:

TEXTE FRANCAIS.

15 janvier 1964.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST. W.
TORONTO

364-5865 364-7383



TRANSCRIPTION BY MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., président.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

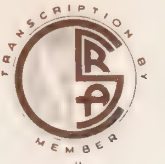
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Canadian Merchant Service Guild:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central:
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal:
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime:
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

VOLUME 96 - Page A-702 à A-854

SEANCE DU 15 janvier 1964 - TEXTE FRANCAIS.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



I N D E X


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le quinzième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

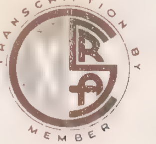
CAPITAINE GASTON BEDARD -

INTERROGATOIRE EN CHEF CONTINUE.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, nous étions en train d'examiner les pièces 882 et 884, en particulier, et vous aviez terminé la séance d'hier en indiquant sur une carte maritime les divers changements de pilotes qui se produisaient, par exemple, dans le cas du canal de Kiel.

Je note ensuite, en continuant sur la pièce 882, que vous avez comme item suivant le cas du canal de Suez où vous indiquez: Quatre pilotes.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

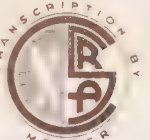
Je vous remets une carte sommaire du canal de Suez, que je vous demanderais de produire maintenant comme pièce 894, et je vous demanderais d'indiquer au crayon rouge sur cette carte les divers changements de pilotes dont il est question dans votre pièce 882.

R ..... Votre Seigneurie, lorsqu'un bateau arrive de la Méditerrannée, un pilote va - il procède à l'extérieur du brise-lame, il amène le bateau à un poste d'ancrage juste à l'intérieur du brise-lame où il y a alors formation de convoi.

Les convois sont: Deux en direction de la mer rouge, vers la Méditerrannée, chaque jour et un en direction de la Méditerrannée vers la mer Rouge.

Comme les convois se rencontrent sur le lac Amer et dans la passe de Ballah - les bateaux ne se rencontrent jamais lorsqu'ils sont en circulation à deux convois - un convoi va arrêter sur le lac pour laisser passer l'autre; ou un convoi sera ici et l'autre passera directement dans le canal; un sera dans ce qu'on a appelé le "by-pass".

Maintenant, au point de vue pilotage, vous avez un pilote qui va prendre le navire de la Méditerrannée pour l'amener sur l'ancrage, il attendra là lorsque le convoi se formera, il le pilotera le bateau de Port Saïd à Ismalia, et un autre pilote prendra de Ismalia jusqu'à Suez, ou à l'embouchure du canal à la mer Rouge; et là, il y a un pilote qui embarquera à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Suez pour l'amener jusque dans la mer Rouge même, c'est-à-dire quelques milles, pour faire la sortie du port; c'est comme ça que nous calculons que ça prend quatre pilotes pour faire le transit du canal.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Sur cette question, savez-vous depuis quand le canal de Suez impose l'obligation ou donne un service de pilote pour sortir les navires de Suez même?

R Non, je ne sais pas.

On m'a dit que ça se fait présentement, mais depuis combien de temps, je n'ai pas d'idée.

Maintenant, une chose qui nous a intéressés tout le long du canal, c'est qu'il y a des postes de relai ou de radio, et le pilote a son appareil de radio à bord, et le tout est contrôlé d'Ismalia; il est constamment en communication radiophonique avec la station centrale d'Ismalia.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et je note que vous avez indiqué une distance approximative de 90 milles pour le canal de Suez?

R C'est exact.

On peut dire que approximativement, Ismalia est à moitié chemin. Alors, les pilotes du canal même font 45 milles chacun, et vous avez un pilote

à chaque extrémité.

Q Vous avez mentionné deux convois dans un sens et un convoi dans un autre; c'est à chaque jour?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'il se fait de la navigation de nuit, avec ce système, sur le canal de Suez?

R Oui.

Q Maintenant, si nous prenons l'endroit suivant sur votre pièce 882, il y a le canal de Panama où vous avez indiqué qu'il y a deux pilotes pour une distance approximative de 50 milles.

R C'est assez récent que Panama utilise deux pilotes pour faire le transit; on ne le fait pas encore sur tous les navires.

On a commencé, il y a une couple d'années, la relève approximativement à mi-chemin, et ils sont présentement à établir un système où la relève se fera toujours à mi-chemin: Deux pilotes pour faire le transit.

LE PRESIDENT:

Q Environ 50 milles, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Enfin, vous avez le cas du canal de Kiel où vous avez indiqué: Quatre pilotes; et vous avez de plus un "docking pilot" ou pilote de port. Vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avez indiqué ce qui en était hier?

R Oui monsieur.

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu l'occasion aussi d'étudier d'autres cas concernant le fardeau de travail des pilotes que ceux que vous avez mentionnés hier? Vous vous rappelez hier avoir mentionné les cas du port du Hâvre et du port de New York. Est-ce que vous avez eu aussi la chance d'examiner le nombre de voyages accomplis par les pilotes annuellement dans d'autres circonscriptions?

R Oui, si on prend par exemple la rivière Seine, d'après les statistiques qui nous ont été fournieset qui ont été produites hier dans la pièce 885.

Q Ce qui est indiqué comme Rouen, sur la pièce 884?

R Oui, c'est exact.

Q Ainsi que sur la pièce 882?

R Ainsi que sur la pièce 882, et qui est indiqué comme: La Seine, sur la pièce 885, sous le poste intitulé: Activités mensuelles moyennes d'un pilote, on voit que les statistiques indiquent que les pilotes font en moyenne 16 navires et demi par mois.

Q Et ceci - 16 navires et demi par mois, ce serait sur une distance de combien de milles?

R Soit 32 ou 40 milles. 16 navires et demi par mois pour chaque section; vous avez une section qui a 32 milles; vous en avez une autre qui a 40 milles.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Oui.

R Maintenant, au point de vue travail, les pilotes de la Seine ont organisé des journées de travail comme ceci: Ils ont neuf jours consécutifs où ils sont en devoir, et ils ont quatre jours de repos, et neuf jours consécutifs en devoir et quatre jours de repos, et ainsi de suite.

En plus, ils ont 30 jours de congé par année.

Alors, si on divise les périodes de repos et de travail, on s'aperçoit qu'il y a 26 périodes de repos et 26 périodes de travail.

Si on multiplie 26 repos à quatre jours, on constate qu'ils ont 104 jours de repos et 30 jours de congé.

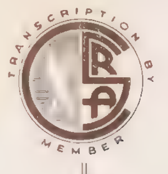
Q Est-ce qu'il y a d'autres circonscriptions que vous avez examinées?

R Oui, j'ai constaté par exemple qu'en Belgique les pilotes sont dix jours en devoir et trois jours en congé, et ceci se répète.

En plus de cela, ils ont quinze jours de congé annuels plus une journée pour chaque cinq années de service, par après.

Alors, là, ils ont aussi la semaine de 45 heures.

Q Vous référez à ce moment aux pilotes sous le régime...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Du Service Civil.

Q ... du Service Civil en Belgique?

R Oui. Leur moyenne de tour est de 13 tours par mois, et la distance du pilotage est approximativement 46 milles.

La distance totale de la rivière de pilotage est de 60 milles, et lorsque le bateau dépasse un endroit, à 46 milles au total, on change de pilote.

Q Et encore là, vous référez au port de l'Escaut?

R De la rivière Escaut.

Maintenant, ces pilotes sont des pilotes - des employés civils, à cet endroit-là. Et pour coïncider avec ce que je disais, lors des périodes de pointe, par exemple, et j'aimerais ici citer ce qui nous a été dit:

"Il importe de noter aussi que durant la période de 10 jours où les pilotes sont supposés être constamment en fonctions, ils ont droit à 16 heures de repos après un voyage aller et retour pour Anvers-Flushing. Les Armateurs se plaignent en particulier que les pilotes semblent manquer surtout le samedi. Or, monsieur X nous a dit: 'Les pilotes sont à salaire, et ils n'ont aucun intérêt à ne pas prendre au complet le 16 heures auxquelles ils ont droit.' Or, les pilotes ne font aucun effort pour accommoder les navires qui désireraient partir plus tôt."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Et on a pu constater que tout de même le gouvernement s'est efforcé pour qu'il y ait une motivation quelconque en donnant une somme d'argent supplémentaire, et ils ont 200 allocations spéciales qui peuvent être calculées pour faire plus d'argent, et les pilotes ont développé un système avec des "slide rules" pour voir comment ils pourront faire plus avec tel trajet, et ainsi de suite.

Alors, c'est excessivement compliqué.

Tout de même, on a voulu créer une motivation pour combattre ces choses-là, mais ça n'a pas été très efficace.

Il y a même eu, en Belgique, il y a une couple d'années, une grève qui a dûré vingt-quatre heures, et cette grève était à cause que les pilotes n'étaient pas heureux de leur sort parce qu'ils étaient classés dans le système du service civil comme simples chefs de bureaux, ils étaient au sixième échelon de niveau de salaire, et ils voulaient sauter à un autre échelon. Alors, ils ont fait une grève, vingt-quatre heures après quoi le ministre a reçu leurs représentants et a promis d'étudier la situation, et je crois que la situation est encore à l'étude à cet effet-là.

Il y a une dizaine d'années, il y avait aussi eu un autre arrêt de travail qui avait dûré huit jours.

En Hollande, les pilotes qui sont



aussi des employés du gouvernement sont tous des officiers dans la réserve de la Marine Royale; ils doivent jurer sous serment ne jamais faire la grève pendant leur exercice de pilotage.

Ils ont un système de congé et de repos qui consiste en ceci: Ils ont quatre jours de travail et trois jours de repos chaque semaine. Ils sont basés sur la semaine de 45 heures.

En plus de ceci, ils ont 20 jours de congé plus six jours fériés. Alors, si l'on mettait par exemple les vingt jours de congé et les six jours fériés consécutivement, on pourrait obtenir une période de 42 jours de vacances, parce que les jours de congé seraient simplement pris lorsque le pilote est en devoir, et non pendant la période de repos.

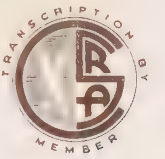
Q Est-ce que c'est ce qui se produit?

R Non, en pratique, on ne le fait pas, parce que ça pourrait enlever trop de pilotes pendant un temps continue sur la station

Maintenant, si on regarde, il y a 365 jours par année, on enlève 26 jours pour les vacances et les jours fériés, et sur les quarante-huit semaines qui restent, on enlève 3 jours chaque semaine, ça fait: 144 jours.

Q C'est-à-dire, sur vos 26 jours, ça pourrait être de 20 à 26 jours selon que les jours fériés tombent un jour de congé ou pas?

R Non, si le jour férié tombe un di-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

manche ou un jour de congé, ça lui est remboursé pareil.

Alors, ça veut dire qu'il y a, pendant l'année, une période de 170 jours où le pilote n'est pas en activité; il est soit en repos ou soit en congé.

La distance du pilotage, par exemple, de Amsterdam à la mer est de cinq à huit milles, et la moyenne des voyages des pilotes varie de 19 à 23 par mois.

Q Vous avez dit: de Amsterdam à la mer?

R Oui.

De Rotterdam à la mer, la distance maximum est de 16 milles, et la moyenne mensuelle des pilotes est de 20 à 27. La moyenne est de 20 pour les pilotes qui partent de Rotterdam et qui vont vers la mer- pardon, 27 pour les pilotes qui partent de Rotterdam vers la mer, et 20 pour les autres. Il y a une période plus longue d'attente à faire lorsqu'ils attendent pour les bateaux à la mer, et le temps moyen de domicile à domicile pour chaque voyage des pilotes de Rotterdam est de 10.2 heures pour les pilotes qui viennent de la mer et de 6.3 heures pour les pilotes qui partent du port et vont vers la mer.

Alors, si on calcule ça on voit que leur moyenne s'établit à 45 heures par semaine, pendant les quatre jours où ils travaillent, - naturellement,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce qu'ils appellent "travail, effective pilotage", c'est de domicile à domicile.

Dans le port de Glasgow même, pour bien comprendre la situation, il y a des pilotes qui peuvent prendre des bateaux de Little Cumbrae Island...

Q Voudriez-vous indiquer ces endroits au crayon rouge sur la carte marine qui est devant vous - la carte maritime qui est devant vous, et déposer cette carte sous la cote 895: Carte intitulée "Scotland West Coasts sheet 2,Firth and Clyde approaches."

R Alors, ici, les pilotes qui embarquent à Little Cumbrae font une distance de 16 milles pour aller jusqu'à Gourock.

Cette section de pilotage n'est pas obligatoire. Certains bateaux prennent des pilotes; certains n'en prennent pas.

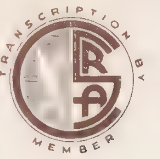
Dans le port de Glasgow, la distance maximum est de 22 milles.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith).

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Vous avez terminé ce que vous aviez à dire sur Glasgow?

R Non. Dans la partie la plus haute de la rivière Clyde, c'est-à-dire de Gourock aller à Glasgow, la moyenne des tours de pilotage est de 14.6,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

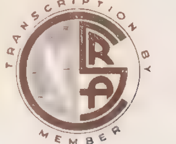
ce qui fait un total d'heures de travail..... ici, à Glasgow, on calcule deux heures avant le départ du navire, jusqu'à deux heures après que le pilote ait quitté le navire pour revenir chez lui; c'est-à-dire qu'on alloue quatre heures.

Q Est-ce que c'est: Deux heures avant le départ du navire, ou deux heures avant le temps pour lequel le pilote a été commandé pour le navire? Est-ce que c'est ce qu'on a appelé: Sailing time, calling time, ordered time"?

R On alloue quatre heures pour le navire, pour les pilotes, en plus du temps qu'ils sont effectivement à bord; et d'après ce calcul, la moyenne d'heures de travail, y compris ces quatre heures est de 99.13 par mois.

Il est intéressant de constater que dans le port de Glasgow, pour ces pilotes, depuis mil neuf cent cinquante-six (1956), le revenu est passé de 1,510 livres à 2,493 livres, alors que les tours faits par les pilotes ont baissé de 162 tours à 150 tours.

Maintenant, dans ces revenus, ceci comprend uniquement les sommes qu'ils ont collecté d'après le tarif de pilotage et ne comprend pas les argents qu'un pilote peut faire soit en déplacements ou ainsi de suite, qui lui sont versés directement, et qui a, d'après les statistiques, en mil neuf cent soixante-deux (1962), rentré une moyenne de 90 livres par pilote.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Ceci ne représente pas non plus les argents que les pilotes reçoivent comme boni lorsqu'ils sont pilotes spéciaux, ou les argents qu'ils reçoivent lorsqu'ils font du pilotage à l'extérieur de leur circonscription.

Q Est-ce qu'il arrive que ces pilotes soient appelés à piloter à l'extérieur de leur circonscription?

R Oui. Maintenant, ils sont alloués une période de vacances annuelles de 41 jours.

A part ces 41 jours, ils sont toujours sur la liste de pilotage; ils n'ont pas une période de repos et une période de travail; mais si on regarde les 99 heures et 13 minutes par mois, on peut tout de même en déduire qu'ils ont des périodes assez longues à domicile.

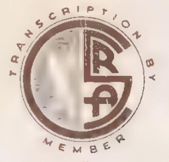
Q Maintenant, les 14.6 tours par mois auxquels vous avez référé, ce serait pour la distance entre Gourock et Glasgow?

R C'est exact.

Q Qui fait une distance approximative de combien de milles?

R 22 milles.

Pour les pilotes du port de Hambourg, c'est-à-dire de la rivière Elbe, pour remonter à Hambourg, toujours pour continuer sur le fardeau de travail, la moyenne établit des tours pour une distance approximative de 40 milles, est supposé être 15.6 tours par mois.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

A ce moment-là, on calcule ça un fardeau normal de travail. Les pilotes actifs en ont fait une moyenne de 19.

Par pilote actif, on calculeceux qui sont constamment sur la station, et on a enlevé alors ceux qui sont en vacances ainsi de suite, ce qui fait une proportion d'à peu près 22%; et en fait, dans les mois où il y a eu des périodes de pointe accélérées, ainsi de suite, les pilotes ont fait jusqu'à 24 voyages.

Q Vous dites: la moyenne divisée par le nombre de pilotes actifs était...

R de 19.

Q ... de 19. Savez-vous à quelle année ceci s'appliquait?

R 1962, je crois.

Q L'année précédant votre visite?

R C'est ça.

Maintenant, pour ce qui est des périodes de repos et les périodes de congé, ils ont droit à un total de 50 jours de congé: 31 jours l'été, 12 jours l'hiver et 8 jours à leur gré, pour le temps où il y aurait une noce, un enterrement, quelque chose du genre.

Alors, en donnant ces périodes de congé et de vacances, mon intention est de démontrer que même si les pilotes du St-Laurent semblent avoir une longue période de repos l'hiver, il est toujours prévu que lorsque le pilotage est ouvert à l'année, on

alloue une période de congé, et on voit que même en Hollande, ils ont 170 jours, ils ne sont pas en activité pendant toute l'année, ce qui est beaucoup plus que les pilotes du St-Laurent peuvent avoir.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Vous avez le nombre d'heures pour la rivière Elbe? Vous ne l'avez pas donné?

R Oui, sur la rivière Elbe, le nombre d'heures par tour, qu'on désire avoir?

Q Par mois? Les autres ont été donnés par mois?

R La moyenne est très haute. Sur l'Elbe, la moyenne est de 10.5 heures de travail par jour pour une semaine de 6 jours.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pourriez-vous élaborer, continuez justement de lire votre texte; expliquez comment on calcule ces heures?

R L'exemple d'Elbe nous fait comprendre comment les calculs se font: On alloue tout d'abord trois heures d'attente au pilote avant que celui-ci se fasse assigner définitivement à un navire à la station de pilotage. On calcule ensuite le temps de se rendre à la station de pilotage au remorqueur, du remorqueur au navire, du navire à la station de Burnsbuttel où le pilote en provenance de Hambourg débarque; on calcule


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

encore le temps d'attente à cet endroit, le temps du voyage du remorqueur ou du bateau-pilote au navire, et le temps du voyage de retour; on ajoute ensuite à l'expiration du voyage de retour une somme de trente minutes pour permettre au pilote de retourner chez lui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que vous avez le nombre d'heures mensuelles?
R Bien, c'est marqué ici: 10.5 heures par jour pour six jours par semaine.

Monsieur X nous dit que si tout le temps dans ce calcul reçevait la même valeur, ceci ferait un total d'environ 16 heures.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Pour un voyage?
R Pour un voyage, aller et retour.

Le temps passé à attendre le navire ne compte pas comme centpour cent mais reçoit une valeur comparativement inférieure à celle du temps consacré au pilotage lui-même.

Est-ce que ça répond à votre question, monsieur Jacques? On peut le faire par déduction, à ce moment-là.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Quelle est la moyenne des voyages par semaine par pilote? Est-ce que vous l'avez?
R J'ai la moyenne mensuelle.
Q Donnez: mensuellement.
R 19.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Le pilote d'Elbe travaille-t-il quatre semaines et demie par mois?
R Ils ont un total de 50 jours de congé...
Q Mais est-ce qu'il travaille quatre semaines et demie par mois?
R Ils sont effectivement toujours en tour de rôle, comme les pilotes ici.
Q Pendant un mois quelconque, est-ce que le pilote de l'Elbe jouit d'un congé quelconque?
R Aucun.
Q Il est en devoir pendant tout le mois?
R C'est exact, à moins qu'il y ait une période de vacances qui soit arrivée pendant ce temps-là; s'il n'y a pas de période de vacances pendant le mois de décembre, par exemple, il est en devoir tout le mois.

L'utopie des pilotes européens est de travailler comme les hollandais et de gagner comme les allemands.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ils n'ont pas fait enquête sur le système canadien, encore.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce qu'il y a d'autres circonscriptions que vous avez étudiées et que vous aimeriez mentionner aussi, ou si c'est les principaux endroits sur lesquels vous avez des statistiques?

R Non, ce sont les principaux endroits.

Il y en a bien d'autres qu'on pourrait retirer de nos notes, mais je crois que ça donne un bon aperçu des périodes de vacances, de congé, et du fardeau de travail.

Naturellement, le fardeau de travail, encore ici, j'aimerais faire une mise en garde: C'est qu'à beaucoup d'endroits, le fardeau de travail est considéré au point de vue service seulement; c'est le service rendu qui compte.

Q C'est-à-dire, le nombre de voyages, le nombre de tours?

R Le nombre de voyages, c'est ça.

Q Puisque nous sommes sur cette question de fardeau de travail, j'aimerais annexer au document américain déposé hier, - et ce document, je le déposerai après l'avoir montré hier soir au personnel de la Commission - au conseiller juridique de la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

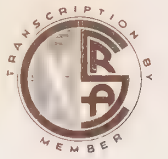
Commission. Il s'agit d'un document qui m'a été remis par monsieur Whitman, secrétaire de la Panama Canal Company qui comporte la nouvelle échelle de salaires pour les pilotes du canal Panama, en vigueur à partir du quatorze (14) octobre mil neuf cent soixante-deux (1962).

Le document que la Commission avait dans ses dossiers contenait l'échelle de salaire antérieure, et monsieur Whitman, en même temps, m'a remis un sommaire des conditions de travail générales se rattachant à cette échelle de salaire.

LE PRESIDENT:
Est-ce que nous avons déjà des documents relatifs au canal de Panama, qui ont été cotés? Je ne crois pas.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'avais cru que ces documents seraient mis avec les documents des Etats-Unis; mais étant donné la situation politique actuelle, il est peut-être plus sage d'en faire une cote spéciale.

LE PRESIDENT:
Ce sont deux situations complètement différentes, deux systèmes de pilotage


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

complètement différents. Alors, je crois qu'on devrait donner une nouvelle cote, complètement.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
On a déjà produit les règlements, à une session à Montréal.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Et la Commission a dans ses dossiers le chapitre 4 des règlements du canal de Panama qui énumère les exemptions accordées dans ce canal, et qui sont très très minimes.

LE PRESIDENT:
Alors, voici: Nous allons laisser le numéro en blanc, et le secrétaire, lorsqu'il l'aura trouvé, le donnera aux sténographes pour qu'ils puissent l'inclure à cet endroit.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Et puis, on inclura sous cette cote-là tous les documents se rapportant à Panama?

LE PRESIDENT:
C'est ça.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
496, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: J'aimerais ajouter aussi aux documents déposés pour l'Angleterre un document intitulé: "Excerpts from Bye-Laws as to pilotage rates and pilotage certificates, the Clyde Pilotage Authority, " c'est-à-dire pour le port de Glasgow en particulier et Gourock.

J'attire l'attention de la Commission sur les paragraphes 78 à 80 qui énumèrent les navires exempts du pilotage obligatoire dans cette circonscription.

Le paragraphe 78 se lit comme suit: "A coasting vessel not carrying passengers and not exceeding 100 tons gross tonnage shall be exempt from compulsory pilotage."

Et les deux autres paragraphes réfèrent aux navires opérant dans la circonscription même: Remorqueurs, traversiers, etc.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:

Alors, ce document va être ajouté à la liasse qui est sous la cote 873.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

J'aimerais aussi ajouter à la liasse des documents américains un document intitulé "Revised articles of Association and Bye-Laws of the United New York Sandy Hook Pilots Benevolent Association.

J'ai déposé, il y a quelques jours, les documents se rapportant à l'Association des Pilotes de l'état de New York ainsi que du port de New York, et il y a aussi l'Association des Pilotes du New Jersey qui opèrent conjointement avec l'Association des Pilotes du port de New York et qui fournissent le service conjointement.

Les deux associations demeurent légalement séparées, mais ayant la propriété conjointe d'à peu près tout le matériel de la station et ayant combiné, à toutes fins pratiques, toutes leurs opérations; je

crois cependant que l'Association du New Jersey, venant sous le régime d'une loi légèrement différente de celle de l'état de New York, il est intéressant de voir comment est organisée cette Association particulière, qui comprend tous les amendements jusqu'à celui du premier (1er) juin mil neuf cent soixante et un (1961) inclus.

LE PRESIDENT:
Alors, la liasse serait: 879.

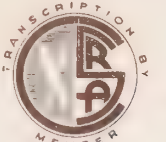
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que vous aimeriez ajouter certaines choses, certains commentaires généraux à cette recommandation numéro 21 et aux documents que vous avez déposés, monsieur Bédard, ou si vous désirez procéder à l'examen de la recommandation numéro 22.

R Non, je crois que la pièce produite montrant les tarifs de pilotage à travers le monde est assez explicative, et je n'ai pas d'autres commentaires à ajouter pour le moment.

Q La recommandation numéro 22 qu'on trouve au paragraphe 562 énumère un certain nombre de critères concernant le tarif:

"En ce qui concerne les droits d'administration, ceux-ci doivent être établis à un



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



niveau permettant de rencontrer tous les frais d'administration, tout surplus amenant une réduction du tarif. En ce qui concerne les droits pour fins de pilotage proprement dit, les critères sont l'intérêt public, la valeur du service rendu, le coût aux Armateurs, et la nécessité d'attirer dans la profession de pilote les meilleurs candidats du monde maritime."

Et je note qu'en commentaires à cette recommandation, vous faites la critique du système qu'on trouve dans le rapport Leitch, en Angleterre.

Ce rapport a été adjoint, hier soir, Votre Seigneurie, aux documents déposés devant la Commission, et le document déposé contient en plus l'échelle de salaires qui a été recommandée par le Comité Conjoint d'Armateurs et de Pilotes en 1962.

Q Est-ce que vous auriez quelque chose à dire au sujet de cette recommandation, ou si vous jugez...

R Non, je crois qu'on a déjà parlé du rapport Leitch, et je crois que la recommandation telle quelle est suffisante.

Q Recommandation numéro 23, annulation de départ et retenue, paragraphe 575:

"Les frais d'annulation de départ et de retenue sont inadéquats et doivent être uniformisés."

R Présentement, les frais de retenue à bord des navires, pour un pilote, varient, d'un district à l'autre, de trois dollars ($3.00) à cinq dollars


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

($5.00) l'heure, avec généralement un maximum de $25.00 par jour, ou $24.00 par jour.

Ceci n'est certainement pas adéquat, lorsqu'on considère que pour faire venir un plombier à la maison, ça coûte maintenant $3.00 l'heure, et dans bien des cas, un mécanicien, beaucoup plus.

Q Monsieur Bédard, je pense qu'à Montréal il en coûte plus que ça maintenant pour faire venir un plombier à la maison.

R Et nous croyons que le principe des frais de départ qui ne sont que de dix dollars ($10.00), et les frais de retenue qui varient de trois dollars ($3.00) à cinq dollars ($5.00) l'heure...

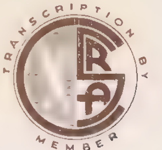
Q Excusez-moi - est-ce qu'il y a un maximum, ou si c'est...

R Avec maximum de $25.00 par jour.

Q Oui. Alors, est-ce que vous avez quelques recommandations spécifiques à faire à ce sujet, ou si votre recommandation ou commentaire est simplement en termes généraux?

R Je crois que si on mettait ça adéquatement avec la valeur du service rendu, on pourrait mettre les frais de retenue à bord du navire à dix dollars ($10.00) l'heure, avec un maximum de huit heures par jour, peut-être.

Les frais d'annulation de départ: un pilote est appelé à partir de chez lui, prendre une voiture, un taxi pour se rendre au bureau des pilotes,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et de là se rendre au navire.

Arrivé à bord, le navire a été cancellé. Retourner chez lui, le dix dollars ($10.00) est épuisé ça fait longtemps, et il n'y a aucune considération du temps qui est passé.

Alors, je crois que les frais d'annulation de l'ordre de vingt-cinq dollars ($25.00) seraient plus justifiés que dix dollars ($10.00).

Q Maintenant, recommandation numéro 24.

Sur cette question, Votre Seigneurie, il sera d'ailleurs possible de référer au tarif de pilotage dans les ports étrangers, concernant les droits de retenue et annulation.

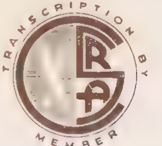
Je n'ai pas de documents à produire là-dessus, mais ce sont des documents officiels.

Q Recommandation numéro 24:

"Paiement préalable des droits. Les Corporations doivent pouvoir demander le paiement préalable des droits de pilotage où le dépôt d'une garantie, lorsqu'il y a doute quant à la solvabilité d'un navire ou de son représentant."

Je note que vous recommandez en particulier un article semblable à celui qu'on trouve dans les règlements américains concernant le pilotage dans le bassin des Grands-Lacs.

R C'est exact, et dans plusieurs pays


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

en Europe aussi, une disposition semblable existe.

J'ai dans l'idée présentement en Hollande où le contrôle des douanes exige le paiement des droits de pilotage avant le départ du navire.

Q Je note que la loi de la Marine Marchande prévoit que l'officier des douanes peut refuser au navire de quitter le Canada sans avoir payé tous les droits qu'il peut devoir, y inclus les droits de pilotage. A votre connaissance, est-ce qu'une telle clause a jamais été observée, sur le St-Laurent?

R Pas à ma connaissance.

Maintenant, est-ce que la loi prévoit des droits qui sont dûs, qui ont été encourus par le bateau, ou si ça comprend aussi les droits de pilotage qu'il doit encourir pour sortir du St-Laurent?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Les droits gagnés, uniquement.

LE TEMOIN:

R Alors, ça ne garantit aucunement les droits de pilotage qui sont encourus pour sortir des eaux canadiennes.

LE PRESIDENT:
En Hollande, l'état a compris le problème, parce qu'étant des employés civils, si ce n'est pas payé, c'est l'état qui perd.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 25, l'indemnité à l'extérieur de la circonscription:

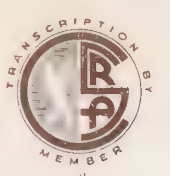
"Les pilotes amenés à l'extérieur de leur circonscription par un navire ou requis de joindre un navire à l'extérieur de leur circonscription ont droit à une indemnité de cinquante dollars ($50.00) par jour d'absence de la circonscription, en plus de leurs frais de transport en première classe, ainsi que de nourriture et de logement."

R Oui. Présentement, la loi prévoit que les pilotes qui sont amenés en dehors de leur circonscription ont droit à une indemnité de quinze dollars ($15.00) par jour.

Dans une circonscription, la circonscription des pilotes du Bas St-Laurent, il y a quelques années, le président de l'Association d'alors est venu à une entente avec les Armateurs de la Shipping Federation, et les deux parties sont venues d'accord que ceci devait être de vingt-cinq dollars($25.00).

Après entente, le ministère des Transports fut avisé de ce fait, et on demanda que la loi fut changé.

Immédiatement, les membres de la Shipping Federation of Canada ont payé le vingt-cinq dollars ($25.00) jusqu'à temps qu'on s'aperçoive que la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

loi - jusqu'à temps qu'un employé du ministère s'aperçoive que la loi est encore à quinze dollars ($15.00), et l'an dernier, le ministère n'envoyait que des factures au montant de quinze dollars ($15.00), à cet effet-là.

De toute manière, même à vingt-cinq dollars ($25.00), les droits de retenue sont encore très bas, et les temps ont changé.

Et l'absence, cinquante dollars par jour inciterait peut-être plus le commandant du navire à faire des efforts pour débarquer son pilote, soit le long de la côte, ou attendre aux Escoumains quelques heures.

Et naturellement, lorsqu'un pilote est enlevé de la station pour être amené outre-mer, par exemple, il n'est pas disponible pour faire son gain dans la station de pilotage même où il travaille.

Alors, une compensation de cinquante dollars ($50.00) par jour serait plus adéquate, selon ses revenus, s'il était disponible pour travailler.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Monsieur le Président, je dois faire une mise au point, à ce stade-ci, concernant le paiement du vingt-cinq dollars ($25.00) qui avait été convenu entre la Shipping Federation


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et les pilotes du Bas St-Laurent.

Depuis que la question a été soulevée devant cette Commission il y a environ un mois, et à la suite de l'intervention qu'a faite Me Brisset, les pilotes qui n'avaient pas été payés le vingt-cinq dollars ($25.00) convenu l'ont été à date.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, recommandation numéro 26 - excusez-moi, avant de passer à la recommandation numéro 26, êtes-vous au courant aussi que des démarches ont été faites auprès des pilotes de la section de Trois-Rivières - Québec pour que ceux-ci aillent, en certains cas, monter à bord des navires aux Escoumains, durant la période d'hiver?

R Oui, je suis au courant qu'on ait fait cette demande.

Q Et dans un tel cas, votre recommandation s'appliquerait, viserait à couvrir un tel cas si les pilotes consentaient à faire un tel déménagement?

R Bien, c'est exact: Soit couvrir sur cet angle-ci, ou le couvrir sous l'angle de retenue, pour attendre un navire, à ce moment-là.

Q Recommandation numéro 26, paragraphe 581:

"L'exemption des droits de retenue

pour cause de mauvais temps ou de l'état des glaces doit disparaître, entre le premier (1er) décembre et le huit (8) avril. En outre, les pilotes doivent recevoir, durant la même période, des droits de retenue pour tout retard de plus de six heures dans le départ définitif des navires.

R La navigation d'hiver est la plus belle chose qui puisse arriver, sur le St-Laurent, au point de vue des pilotes et au point de vue de l'économie des villes.

Naturellement, il ne faudrait pas tout de même qu'à ce point de vue là, les pilotes soient désavantagés et ne puissent jouir de l'essort économique que ceci peut amener.

Il y a eu le cas tout récent du navire qui vient d'arriver à Montréal au début de janvier, le El Gadar, où les pilotes sont embarqués à Trois-Rivières, et ils ont dû demeurer plusieurs jours à bord du navire avant d'arriver ici à Montréal, et à ce moment-là, justement parce qu'il y avait une clause qui dit que c'est un "act of God" qu'il y ait de la glace, les pilotes n'ont pas eu de rémunération supplémentaire ou de revenu supplémentaire.

LE PRESIDENT:

Je sais qu'au point de vue responsabilité civile, ce n'est plus un "act of God", qu'il y ait de la glace sur le chemin, en hiver."


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

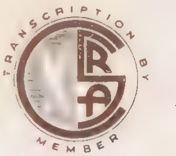
LE TEMOIN:

R Je ne crois pas. C'est pourquoi nous inscrivons ici que pendant la période du premier (1er) décembre au huit (8) avril, qui est reconnue comme la période de navigation d'hiver, des droits de détention devraient être payés lorsque le navire est retardé dans son itinéraire régulier.

Il y a aussi, naturellement, lorsqu'un pilote est appelé à bord d'un navire pour partir, la même chose se produit encore, vous avez des navires qui doivent partir de Québec ou de Trois-Rivières en remontant le fleuve, et puis, on demande au pilote de se rendre à bord, on doit partir incessamment. Finalement, les glaces bouchent le chenal, et on doit attendre quelques heures; et même, des pilotes ont dû attendre quatre ou cinq jours, et vous avez des pilotes qui sont de l'extérieur de la ville même où le bateau attend pour partir. Ils ont des frais d'hôtel qu'ils encourent, qu'ils doivent payer de leur poche, et ils n'ont aucune détention, à ce moment-là, tel que la loi le prévoit actuellement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Je note que vous limitez votre demande à la période du premier (1er) décembre au huit (8) avril; mais est-ce qu'il n'existe pas d'autres endroits, par ailleurs, que vous avez visités, où une telle clause de retenue pour cause de mauvais temps est



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

payée à travers toute l'année?

R C'est exact. En Allemagne, par exemple, les pilotes qui sont retenus plus de douze heures à bord d'un navire ont droit à des clauses de retenue, à ce moment-là; les premières douze heures sont gratuites, et par après, il y a - les provisions de retenue sont appliquées.

Q Maintenant, est-ce que dans le port de New York, vous n'avez pas une clause analogue, aussi?

R Il y en a une dans la rivière Hudson. Le port de New York, je ne me rappelle pas.

Q Je désirerais déposer pour être annexés aux documents britanniques les "pilotage Bye Laws relating to the Manchester pilotage district," et j'attire l'attention de la Commission sur le paragraphe D de l'article 2 de l'annexe de ces documents qui se lit comme suit:

"Detention - stress of weather. If a pilot is detained on a vessel through stress of weather a detention fee shall be payable after the first twelve hours at the rate of 3 shellings per hour or part thereof in excess of twelve hours."

LE PRESIDENT:
Alors, à être annexé à la liasse 873.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

La situation actuelle, Votre Seigneurie, sur le St-Laurent, est à l'effet que justement, dans le cas de "stress of weather," il n'existe aucune indemnité payée.

Q Recommandation numéro 27, lorsqu'il y a deux pilotes à bord, paragraphe 585:

"Entre le premier (1er) décembre et le huit (8) avril, il doit y avoir deux pilotes à bord des navires et double tarif doit être chargé."

LE PRESIDENT:
Double tarif par pilote?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On pourrait demander au témoin s'il est prêt à aller jusque là.

R Présentement, la situation est que le plein tarif d'été est chargé à un navire, et un deuxième tarif est chargé, un deuxième plein tarif est chargé, mais il y a un maximum d'établi à cent dollars ($100.00); ce qui veut dire qu'un navire d'une jauge inférieure à la moyenne, généralement, va payer un double tarif, tandis que le gros navire, lui, est avantagé par cette clause: On lui fait payer le deuxième tarif avec le maximum de cent dollars.

Alors, ceci a certainement été fait

au désavantage des petits navires, si on calcule le coût proportionnellement.

Par contre, quand il y a deux hommes à bord, pendant la navigation, nous prétendons que dans tous les navires, nous devrions avoir le double, c'est-à-dire un tarif pour chaque pilote à bord du navire.

LE PRESIDENT.

Q Vous n'avez pas d'idée de la raison de ce règlement? Pourquoi on a fait une différence entre petits navires et gros navires?

R Je n'ai pas d'idée.

Nous avions demandé, lorsque le tarif d'hiver a été établi en mil neuf cent soixante (1960), qu'un double tarif soit chargé, mais le ministère, dans sa proposition, a offert un plafonnement de cent dollars ($100.00). Maintenant, qui est-ce qui l'a soulevé? Le ministère ou les représentants des Armateurs? Je ne sais pas.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ayant été présent moi-même à ces négociations, au moment où ça s'est décidé, Votre Seigneurie, et simplement devant l'opposition des Armateurs au tarif d'hiver, et l'insistance des pilotes à le récla-

mer, le ministre a décidé de trouver un compromis...

LE PRESIDENT:

C'est aussi logique qu'un compromis...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

... qu'il essaierait de faire avaler aux deux parties.

LE PRESIDENT:

... en plafonnement.

LE TEMOIN:

R Il y a aussi à faire remarquer que dans les circonscriptions du St-Laurent, le tarif d'hiver est accepté partout excepté dans la circonscription de Cornwall à Kingston alors qu'il ne pouvait peut-être pas s'appliquer en mil neuf cent soixante (1960), mais que aujourd'hui, de plus en plus, la voie maritime étant ouverte après le premier (1er) décembre, et ils peuvent ouvrir plus à bonne heure le printemps, les pilotes sont appelés à travailler dans des conditions excessivement difficiles, et je crois qu'il serait juste et raisonnable que les pilotes de cette circonscription puissent aussi mettre deux pilotes à bord, après le premier (1er) décembre, et jouir des mêmes avantages que leurs confrères du Bas St-Laurent.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Nous allons passer...

LA COUR:

Q J'ai une question à vous poser, qui se rapporte à la recommandation 27 que nous venons de voir et la recommandation 26 concernant la retenue pour mauvais temps durant la période d'hiver: Vous avez mentionné le cas, par exemple du El Gadar, alors que les pilotes à bord auraient été retenus durant plusieurs jours à cause de l'état des glaces. Est-ce que les pilotes, dans de telles circonstances, sont appelés à faire certains devoirs, ou s'ils sont complètement libérés, à bord du navire?

R Non, ils ne sont pas complètement libérés; les pilotes sont constamment en surveillance sur la passerelle. Justement, vous avez, les glaces peuvent même changer de position avec la marée, là où il y a de la marée, et le bateau peut se faire entraîner dans une situation précaire, et même, avec la marée, des fois, travailler constamment avec les moteurs: Toute avant, toute arrière, et avec le gouvernail, on réussit à libérer le navire, et c'est un travail d'arrache-pied.

J'ai moi-même travaillé avec un autre pilote pendant douze heures de temps à faire une manoeuvre, en avançant et en reculant, et petit à petit, on a réussi à ce moment-là à dégager le navire, et à ce moment-là, les champs de glace bougeaient, tous les environnements bougeaient; si on continue à faire une

manoeuvre constante, on va avoir certainement un élargissement dans la densité de la glace, et on pourra repartir.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Alors, les pilotes font la surveillance, même lorsque le navire est retardé à cause de la glace?

R Oui.

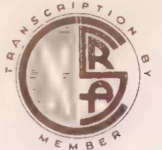
Q Recommandation numéro 28, brevets de pilotes paragraphe 589:

"Les pilotes dûment brevetés par l'autorité de pilotage sont les seuls autorisés à accomplir la fonction de pilote. Aucun brevet de capitaine-pilote ne doit être émis, en vue d'autoriser le pilotage par les détenteurs de tel brevet dans les circonscriptions de pilotage."

Je vois que vous référez aussi à tout ce qui a été dit dans le chapitre 9.

R Oui, et la première mention qu'on dit: On sait présentement quelles difficultés le ministère a à mettre un tel règlement en force dans la voie maritime, tout spécialement, où il y a toutes sortes de gens qui viennent faire du pilotage.

Il y a des gens qui ne sont pas brevetés - il a été démontré devant cette Commission que les américains étaient à s'entraîner des pilotes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

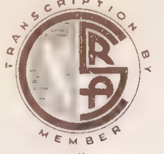
pour la section uniquement canadienne de Cornwall à Mmntréal.

Il a été aussi démontré que les capitaines de navires peuvent être signés sur cinq ou six articles de différents navires, pour faire le pilotage.

Alors, je crois que si à ce moment-là on se mettait, en plus de la difficulté qu'on a déjà, à émettre des brevets de capitaine-pilote, au point de vue contrôle, ça serait excessivement difficile, parce qu'on émettrait un brevet de capitaine-pilote pour un navire de 500 tonnes lorsque son brevet de capitaine-pilote serait limité pour piloter tous les navires, et de toutes grosseurs, dans certaines circonscriptions de pilotage, je crois qu'au point de vue sécurité des bateaux, ce serait rendu un fait important, excessivement difficile.

D'ailleurs, au point de vue brevet de capitaine-pilote, nous avons constaté que dans les pays où ça existe, c'était soit en regression ou on considère d'abolir ce système, excepté, naturellement aux Etats-Unis où le brevet est endossé; à cet endroit, c'est un brevet de capitaine-pilote, mais effectivement, ça sert aux mêmes fins, et la situation semble assez stable, sur la côte des Etats-Unis.

Mais même si la situation est stable, et même s'il y a des brevets de capitaine-pilote, sur la



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

côte américaine, 90% de ces gens brevetés par l'état fédéral, prennent tout de même des pilotes d'état.

Q Recommandation numéro 29, pénalités, paragraphe 591:

"Les pénalités imposées au capitaine qui ne prend pas de pilote alors qu'il y est obligé, ainsi qu'à toute personne non brevetée pilotant un navire, doivent être augmentées."

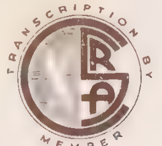
R Oui, augmentées, et je crois que même la peine de prison devrait être incluse, à ce moment-là, comme c'est inclus dans plusieurs pays.

Lorsque quelqu'un enfreint la loi, à ce moment-là, s'il n'a qu'à payer une amende de cinquante dollars ($50.00) ou cent dollars ($100.00), ce n'est pas grave; on retournera le faire et on sera encore prêt à payer cinquante dollars ($50.00) ou cent dollars ($100.00), si notre infraction nous en rapporte un deux mille dollars ($2,000.00) ou cinq mille dollars ($5,000.00) pendant une saison.

Tandis que s'il y a danger de se ramasser au cachot, je crois que la loi serait plus effective.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Seriez-vous aussi en faveur d'une telle prison pour les pilotes qui manquent aux règles disciplinaires?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Ca existe en certains pays.

Q Mais seriez-vous en faveur?

R Ca dépend quelle infraction disciplinaire existe. Je crois que si c'est une infraction tellement grave, où la vie est grossièrement mise en danger, quelque chose du genre, je crois réellement que c'est selon l'offense.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

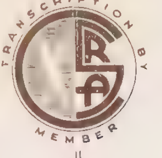
Q Paragraphe 593, recommandation 30:

"Des règles précises doivent être adoptées en vue d'établir une procédure d'enquête en cas de violation des règlements par les pilotes. Quant aux enquêtes en cas d'accidents maritimes, les règles actuelles doivent être substantiellement amendées en vue d'assurer la protection des droits des intéressés, conformément auxconcepts contemporains de la justice."

Je note que vous dites que vous ferez peut-être des recommandations additionnelles un peu plus tard au sujet des enquêtes maritimes, et vous soulevez cependant un certain nombre de points mineurs.

Il y aura peut-être une correction que j'aimerais apporter, ou une clarification:

Au paragraphe 596, on réfère à l'article 142 de la loi en vertu duquel le ministre peut délivrer de nouveau et rendre le certificat canadien d'un



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

capitaine ou d'un officier qui a été révoqué ou suspendu. Et on ajoute: "Il est étonnant qu'on ne trouve aucune disposition analogue concernant les pilotes."

Il y aurait peut-être lieu de mentionner l'article 336 de la loi de la Marine Marchande où on prévoit que le ministre peut ré-émettre un certificat de pilote dans les cas - le texte n'est pas absolument clair, mais ça semble se rapporter seulement dans les cas où le pilote n'ait pas agi durant deux ans et a perdu son brevet.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
A ce sujet, Votre Seigneurie, je dois dire que toutes les demandes qui ont été présentées à l'autorité de pilotage pour remettre en vigueur des brevets suspendus, par suite d'accidents, ont été refusées, le ministère se basant sur cet article 142; je profite de l'occasion pour dire que cet article 142 ne vise pas seulement les pilotes, mais également les mécaniciens qui peuvent perdre leur certificat, pour les mêmes raisons.

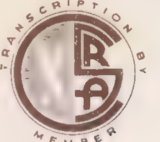
LE PRESIDENT:
Est-ce que ce n'est pas basé sur le fait que lorsque le certificat est

perdu, il y a une différence entre cancellation et suspension; si c'est une cancellation, il est cancellé, c'est tout, c'est final, il est perdu. Autrement, s'il est suspendu seulement, c'est un cas de suspension; alors, ce sont deux pouvoirs différents.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je crois l'article 336 prévoit qu'il y a effectivement annulation du brevet à la suite du non usage durant deux ans. C'est une annulation automatique.

LE PRESIDENT:
Alors, quelqu'un qui a perdu son brevet, c'est comme s'il n'en avait jamais eu, et il est obligé de recommençer à zéro pour en avoir un. Autrement, c'est une suspension.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Par ailleurs, le certificat du capitaine, à l'article 142, peut être annulé complètement et perdu, perdu complètement, et la loi prévoit néanmoins que si le ministre juge à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

propos, que la justice en l'espèce l'exige, de ré-émettre le certificat, subséquemment.

LE PRESIDENT:
Dans ce cas-là, le jugement n'est pas formel; il peut être revisé sans appel.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Suivant l'article 142, ça s'applique aux officiers de pont et aux ingénieurs, dans le cas de certificats suspendus ou contremandés en vertu de la loi de la Marine Marchande, il peut raccourcir la période de temps de suspension, s'il le veut, ou encore il peut donner un certificat d'un niveau plus bas que celui que la personne condamnée détenait.

En fait, on est en plein arbitraire; quelqu'un peut avoir eu un certificat de capitaine au long cours, voir son certificat suspendu et reçevoir un certificat de premier maître long cours...

LE PRESIDENT:
Suspendu ou annulé?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Annulé, et reçevoir un certificat de premier maître long cours ou capitaine côtier.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Parce que l'article 142 prévoit très clairement, dans le cas d'annulation.

Q Est-ce que vous avez quelque chose à dire sur cette recommandation, monsieur Bédard?
R Non.
Q Recommandation 31, paragraphe 598, navires peu chargés:

"Les navires ayant une faible cargaison doivent être requis d'avoir suffisamment de lest pour en assurer adéquatement la manoeuvre sur le fleuve St-Laurent".
R Je crois qu'on devrait dire: "Sur le fleuve et sur la voie maritime du St-Laurent."

A certains moments, les pilotes ont effectué des demandes envers le capitaine pour qu'il mette de l'eau dans ses doubles fonds ou dans ses réservoirs, afin de caler le bateau plus profondément dans l'eau et avoir plus de prise avec son hélice, enfin, son hélice et son gouvernail, afin d'avoir plus de facilité à manoeuvrer le bateau.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Naturellement, un navire qui décharge à un port comme à Québec, par exemple, et qui s'en va à Montréal pour charger, n'est pas très intéressé à se donner la peine, si vous voulez, de remplir ses réservoirs et d'avoir à les vider aussitôt en arrivant à Montréal, pour différentes raisons qu'il peut avoir; alors, des pilotes, en différents moments, ont eu des difficultés et même des refus que les capitaines de navires prennent cette mesure de sécurité.

Et par cette recommandation 31, nous demandons que le pilote ait une certaine autorité à exerçer dans ceci. Nous avons noté par exemple qu'à Toronto, il y a une disposition particulière de ce genre, et qui peut obliger les navires à prendre ce qu'on appelle le ballast.

Q Est-ce que vous savez quelle raison il peut y avoir pour que cet avis aux marins ne s'applique qu'au port de Toronto?

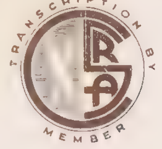
R Non, je ne sais pas pourquoi.

LE PRESIDENT:

Q Alors, l'aviseur du capitaine - ça serait plus qu'un avis; ça serait un ordre?

R Bien, à ce moment-là.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Un ordre de l'autorité du ministère des Transports.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:
Dléguant le pouvoir à l'aviseur du capitaine de donner des ordres au capitaine.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Bien, c'est prévu, Votre Seigneurie, par la recommandation; on demande qu'il y ait une règle générale qui serait comme dans le port de Toronto, par exemple, où tous les navires circulant dans le port de Toronto doivent avoir du lest pour assurer un tirant d'eau minimum de X pieds.

LE PRESIDENT:
Est-ce que actuellement, si le pilote trouve que c'est dangereux de na-vigueur un navire allège, il ne doit pas dire au capitaine: Ecoutez, c'est dangereux, et je ne prends pas le risque.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Le problème, Votre Seigneurie, dans un tel cas, ce à quoi vous vous exposez vis-à-vis l'autorité de pilotage et les personnes appelées à prendre des sanctions - est-ce que ce

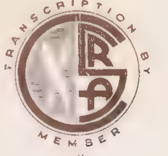

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sera considéré par les surveillants locaux comme un refus arbitraire? Et on dira: Bien, il y a un mois, un navire semblable a été remonté par un autre pilote; et: L'an dernier, vous en avez remonté un semblable, et ainsi de suite.

En somme, c'est toujours matière à procès, et je pense que la situation à cet égard était justement de donner une règle uniforme qui ne prêterait pas à confusion.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Et je réfère Votre Seigneurie à ce qui a été dit concernant le pilotage de certains navires dans le Saguenay, dans le chenal dragué conduisant à Chicoutimi, ou même les pilotes ont conseillé à certains gros transports maritimes qu'il était excessivement imprudent de faire monter un navire de telle classe jusqu'à Chicoutimi; qu'ils ont référé le cas à l'autorité de pilotage qui a refusé de prendre ses responsabilités et d'intervenir.

LE PRESIDENT:

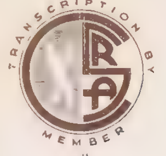

TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je ne soulève pas le point parce que je suis contre la pratique faite ici, mais je voudrais savoir comme ça câdre avec le status du pilote.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, on pourrait ajouter que c'est une règle analogue à celle que vous avez pour attendre dans la voie maritime du St-Laurent, imposant diverses obligations aux navires, comme vous avez une règle concernant les échelles de coupée, et ainsi de suite; on dit que dans le port de Toronto, l'avis aux marins impose un tirant d'eau minimum de 16 ou 17 pieds.

LE PRESIDENT:
En d'autres termes, mettre ceci dans la loi, ça voudrait dire que si le capitaine ne s'y conforme pas, le bateau ne sera pas en état de navigabilité.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Et cette exigence serait comparable à l'exigence requérant qu'un certain minimum d'épaisseur d'eau soit laissé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

en-dessous de la quille du bateau pour qu'il soit manoeuvrable, également, en certaines circonstances.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je m'excuse, j'ai dit: 16 à 17 pieds; mais le texte dit: 15 pieds. Le texte a été rédigé à partir de l'avis aux marins que je n'ai malheureusement pas avec moi.

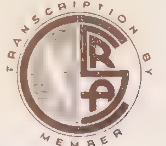
LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bédard, nous en étions rendus à la recommandation 32, paragraphe 601, qui se lit comme suit:

"Tous les navires devraient avoir dans la timonerie un équipement de radiotéléphonie doté des fréquences appropriées," et je note qu'au paragraphe 602 vous dites qu'il y a tout d'abord des navires qui n'ont pas tel équipement à bord, et d'autres ont l'équipement, mais que les navires n'ont pas les fréquences appropriées?

R Il faut aussi ajouter que présentement, dans la voie maritime, les navires sont requis


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'avoir ce radio-téléphone dans la timonerie.

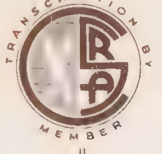
Dans bien des cas, le radio-téléphone existe à bord des navires, mais il est assez éloigné de la timonerie, comme dans plusieurs occasions sur un pont.

Alors, au point de vue appel entre navires, ceci est assez difficile. C'est une chose dont on se sert fréquemment dans la brume; c'est que lorsque nous naviguons en pleine brume, et nous voyons un bateau sur l'écho de radar, en avant de nous, en pratique, nous appelons le navire et demandons - nous appelons le navire telle et telle position, par exemple trois quarts de mille à l'est d'un quai, ou deux cables à l'est du chenal, et on peut s'entendre, et à ce moment-là, au point de vue sécurité, c'est beaucoup plus facile de se rencontrer, et beaucoup moins dangereux.

Alors, de là est l'avantage d'avoir le radio-téléphone directement dans la timonerie, et c'est pourquoi nous demandons que les radios-téléphones soient installés sur tous les navires, et avec les fréquences nécessaires.

Il arrive aussi que les radios-téléphones sont installés là, et ils n'ont pas les fréquences couramment en usage sur le St-Laurent. Ils'agit de changer les cristaux sur les appareils de radio-téléphone pour avoir la bonne fréquence.

Maintenant, aussi, à cette recomman-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dation-là, je crois qu'on pourrait demander une amélioration aux stations terrestres, parce que nous avons démontré à Québec qu'en plusieurs occasions, V C C Québec et d'autres postes, la réception du transmetteur à terre, il y a des endroits où on ne peut pas les entendre, et où on ne peut pas nous entendre, ce qui a été référé comme des "blind spots", le long du fleuve.

LE PRESIDENT:

Q Ca explique, ça, qu'au canal Suez, vous avez mentionné qu'il y avait des relais à tous les 90 milles, tout le long du canal?

R C'est ça.

Q Est-ce qu'il n'y a pas un système semblable quelque part aux Etats-Unis, sur une rivière?

R Je ne sais pas. Pas à ma connaissance.

Q Il y a une rivière aux Etats-Unis qui est très bien organisée, avec des systèmes de relai de radio-téléphone tout le long de la rivière.

(Monsieur le Commissaire Smith en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 33, paragraphe 603:

"Un signal lumineux automatique devrait être couplé à la sirène ou au sifflet des navires."

R Ceci est en usage, en pratique sur


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



les navires de lacs, et lorsqu'on crie la sirène, il y a une lumière blanche qui s'allume en même temps, et il y a beaucoup d'usages, et c'est très utile pour les pilotes et les capitaines, comme ceci: C'est que, de nuit, dans les ports, ou des endroits où il y a un gros trafic, où il y a du vent, et si le vent est en direction opposée, on n'entend pas le sifflet du navire, et nous devons nous guetter, à la rencontre, pour voir si le navire va faire un signal quelconque de rencontre, et certaines fois, le signal est fait et on ne peut pas l'entendre; alors qu'avec un signal visuel en même temps que le signal de son, la sécurité serait augmentée par le fait même.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

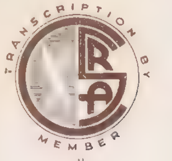
Q La même chose ne peut-elle pas se produire si vous avez deux navires près l'un de l'autre, et vous ne savez pas lequel a crié, s'il n'y a pas de signal lumineux?

R C'est exact. Autrefois, les navires avaient un signal puissant avec de la vapeur; en plein jour, il était facile à identifier, on voyait la vapeur.

Maintenant, la grande majorité des navires ont un signal à l'air. Alors, on ne peut pas voir .

LE PRESIDENT:

Ceci est à condition que vous regardiez dans la direction du navire,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

parce que le son vous arrive après la lumière; alors, si vous entendez le son, vous ne saurez pas où était la lumière?

R Oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q D'ailleurs, ça existe sur les Grands-lacs?

R Ca existe sur les Grands-Lacs.

Q Les navires des Grands-Lacs sont équipés ainsi?

R .....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 34, paragraphe 605...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Avant de passer à la recommandation suivante, ces questions de signaux lumineux accouplées à la sirène du navire sont présentement à l'étude entre les autorités canadiennes et américaines dans le but de reviser les règles de route des Grands-Lacs et des rivières des Etats-Unis.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

LE PRESIDENT:
Je crois que les règles de route au sujet des Grands-Lacs sont actuellement à l'étude.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
Aux fins de revision.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:
L'idée, je crois que c'est, si possible, les mettre conformes aux règles internationales.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Avec quelques modifications concernant les feux qu'un navire doit porter, mais quant aux règles de route elles-mêmes, quand par exemple un navire des Grands-Lacs peut donner ou laisser savoir son intention de passer à droite ou à gauche, il y aura peut-être des modifications; tandis que les règles internationales, ce

n'est pas l'intention qu'on indique au moyen de la sirène, mais un fait.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 34, pargraphe 605:

"L'indicateur de l'angle du gouvernail ainsi que l'indicateur de la vitesse R P M de l'hélice devraient être bien éclairés, bien en évidence, et disposés de telle façon que personne ne puisse les cacher de la vue du pilote ou du timonier."

Il n'y a aucun commentaire à cet égard; alors, vous pourriez peut-être expliquer?

R Voici, ce qui arrive, c'est que sur certains navires, ces instruments ne sont pas là.

Sur d'autres navires, ils sont placés, assez souvent, hors de vue; il faut se retourner constamment pour les voir.

Sur d'autres navires, les indicateurs sont très bas et peuvent être cachés par des personnes qui passent en avant ou à côté, ainsi de suite.

Naturellement, l'utilité de ces indicateurs, et spécialement de l'angle du gouvernail, est de vérifier si le timonier a répondu exactement à l'ordre que le pilote lui a donné.

Des navires, par contre, sont très

bien équipés, il y en a qui sont équipés avec un indicateur à l'intérieur de la timonerie, et d'autres à l'extérieur. Ceci est un très bon principe, mais il arrive, et c'est surtout pour les pilotes de la voie maritime, s'ils sont sur l'extrémité de la passerelle, ils donnent un ordre, et ils se retournent et voient l'indicateur, et ils peuvent constater immédiatement si le timonier a bien exécuté l'ordre.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce qu'il y a tendance à amélioration avec les nouveaux navires, les navires neufs?

R Oui.

Q Est-ce que c'est seulement des vieux navires que vous avez à vous plaindre?

R Non, même sur les navires neufs, à plusieurs occasions, ces indicateurs sont mal placés; ils sont là, mais ils sont mal placés.

Q Est-ce qu'il y a encore quelques armateurs qui équipent leurs navires avec juste le strict minimum?

R Ah oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, quand vous dites - qu'est-ce que vous appelez "un indicateur mal placé"? Où voudriez-vous que l'indicateur soit placé?

R Un indicateur bien placé est placé généralement dans la partie la plus élevée de la timonerie,

près du plafond, et dans un des coins de la timonerie, mais avec un angle qui fait face au centre du bateau.

Lorsque c'est à l'extérieur, naturellement, pour les confrères de la Voie Maritime, je crois que dans bien des occasions, eux préfèreraient en avoir un de chaque côté, à l'extérieur de la timonerie.

Q Parce qu'ils sont appelés à aller plus souvent dehors?

R A faire de la manoeuvre en toutes occasions dans le canal et dans les écluses.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Vous parlez dans vos recommandations d'indicateurs de révolution. Est-ce que vous voulez comprendre, avec ça, l'indicateur pour indiquer si la machine fait marche arrière ou marche avant...

R C'est exact.

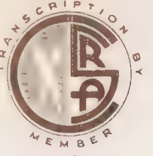
Q ... en plus?

R Les deux. C'est encore une manière de vérifier si l'ordre a été bien compris et bien exécuté par les moteurs.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, vous demandez qu'il soit bien éclairé. Est-ce qu'il y a des navires où il y a...

R Oui, il faut qu'il soit visible de nuit comme de jour. Alors "bien éclairé", ça comprend une lumière dont on peut ajuster l'intensité.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Est-ce que vous ajouteriez à ça un indicateur de mauvaise direction, c'est-à-dire ce qu'on appelle un "wrong way alarm" dans le cas où la commande est donnée de la timonerie d'aller d'avant, et, par accident, la commande se donnerait de reculons?

R Ca serait certainement très utile, et encore un élément de sécurité.

LE PRESIDENT:
Ceci existe sur bien des navires.

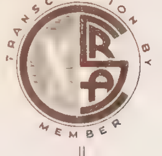
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 35, paragraphe 606:

"Des mesures appropriées devraient être prises afin d'assurer que les mats de charge soient dans tous les cas disposés de façon à ne pas obstruer la vue du pilote."

Et vous référez à un avis aux marins publié par le ministère des Transports à ce sujet?

R Ah oui, vous avez des navires avec la construction - où la timonerie est en arrière complètement du bateau, et vous pouvez avoir huit, des fois dix et même douze sets de mats de charge; vous pouvez avoir jusqu'à vingt-quatre mats de charge, et, naturellement, lorsque le navire arrive à un port, on met les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mats de charge pour être prêt charger ou décharger la cargaison le plus tôt possible; et à ce moment-là, sur les navires avec la structure particulière mentionnée, avec les mats de charge, et ce qu'on appelle les "samson booms".

LE PRESIDENT:

Q Les mats...

R Les "samson booms"; ce n'est pas le mot exactement; ce sont deux gros mats un à côté de l'autre. - la vue est réellement obstruée.

Q Vous avez une forêt en avant de vous?

R Exactement. La plupart des commandants sont très coopératifs à ce sujet-là, et même demandent au pilote la permission de les lever ou les baisser.

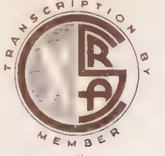
Par contre, je crois qu'il devrait y avoir une disposition qui pourrait mettre obligatoire de les avoir baissé, à la discrétion du pilote.

Q Est-ce que l'avis aux marins - est-ce que c'est mentionné?

R Je l'ai lu, Votre Seigneurie, et je ne me rappelle pas exactement; je ne sais pas si le conseiller juridique peut la produire.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Je pourrai produire cette pièce demain matin.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

LE PRESIDENT:
Parce que vous y référez; si elle n'est pas au dossier, on peut toujours l'avoir.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
En autant que je me rappelle, Votre Seigneurie, ça ne s'applique que pour la voie maritime du St-Laurent.

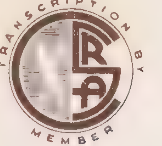
LE PRESIDENT:
Alors, ce ne sera pas nécessaire que vous la produisiez; nous allons la faire produire par la Commission. Nous allons lui donner une cote immédiatement: 896.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Est-ce qu'on pourrait produire l'avis 163 en même temps?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Pour le port de Toronto.

LE PRESIDENT:
Alors, 896 va être l'avis 163, et 897 va être l'avis 41.

Alors, je demanderais au procureur de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

la Commission de voir à ce que ce soit déposé.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Oui Votre Seigneurie.

(Monsieur le commissaire Smith en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Concernant cette question des mats de charge, est-ce que le fait que les mats de charge soient montés présentent aussi des difficultés additionnelles, non seulement quant à la vision, mais quant à l'effet du vent sur le navire?

R Oui, c'est possible.

Une autre chose qui me vient à l'idée aussi: C'est lorsque les mats de charge sont montés, ils peuvent faire une certaine interférence dans le radar; et vous avez un certain effet de miroir là où on veut se servir d'un D F, "direction finder"; à ce moment-là les échos reçus des stations sont complètement changés au point de vue degrés.

Q Par les mats de charge?

R Par les mats de charge.

Naturellement, sur le St-Laurent, ceci ne s'applique peut-être pas trop, mais sur les endroits côtiers, les mats de charge font une interférence

dans la réception de cet instrument.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Est-ce que ça n'affecte pas également vos compacts magnétiques qui sont normalement ajustés avec les mats de charge baissés?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation numéro 36, paragraphe 608:

"Sauf dans les écluses, les navires devraient tous mettre une échelle de commandement à la disposition des pilotes, et celle-ci devrait être placée à un endroit qui ne mette pas en danger la vie des pilotes."

Vous référez encore à l'avis aux marins numéro 44, de 1961. On pourrait peut-être lui donner la cote 898.

R Cet avis aux marins a été expédié avec un texte disant qu'on devait mettre une échelle de coupée, en pratique, dans certaines stations de pilotage, le long du St-Laurent.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Je crois que cet avis aux marins a déjà été déposé, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

C'est l'impression que j'ai, mais je n'en suis pas sûr.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

De toute façon, il n'y a pas de difficulté; on peut en déposer une autre copie sous 898.

LE TEMOIN:

R Notre recommandation prévoit que sauf dans les écluses, une échelle de coupée soit employée lorsqu'il y a changement de pilote pour un navire en marche.

La raison est assez simple: Si un bateau est enlest, le bateau est sorti de l'eau à une hauteur très haute, et le pilote peut monter dans une échelle de corde, et l'échelle de corde, naturellement, à cinquante pieds plus bas que l'endroit où elle est attachée, est appelée à balançer contre le bateau, et représente un certain danger.

Maintenant, partie de la recommandation prévoit que ces échelles de coupée devraient être bien placées. Récemment, dans la construction navale, on a eu une tendance, spécialement avec les bateaux qui ont tout en arrière, on a eu une tendance à mettre cette échelle de coupée à l'arrière du bateau, pour avoir l'effet que lorsqu'on la baisse au niveau de

l'eau elle ne se trouve pas à s'accrocher sur le bateau, l'arrière du bateau, s'inclinant vers l'arrière du bateau. Alors, elle est placée, normalement, si le bateau est en lest, de la manière qu'elle arrive et qu'elle est suspendue à l'extérieur du bateau, et sur une distance de sept à huit pieds, et très près de l'hélice, du gouvernail; alors, le bateau-pilote ne peut pas s'approcher trop, parce qu'il va être trop près de l'hélice; et deuxièmement, si le bateau était arrêté, et même avec la proue sous l'échelle, le pilote a de grandes difficultés à embarquer avec cette échelle, elle fait la même chose qu'une échelle de corde, elle vacille d'un côté et de l'autre.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Est-ce que le fait qu'on met l'échelle de coupée en arrière, près des hélices, est une pratique qui se répand davantage?

R Oui, c'est une pratique qui se répand davantage, et malheureusement, on a vu ça sur des bateaux de lacs, ce qui est assez surprenant; les bateaux de lacs ont une tendance, à un moment donné, à poser leur échelle de coupée en arrière du bateau, et je crois qu'une recommandation à cet effet-là, avisant les compagnies maritimes, serait de grande utilité.

Naturellement, si l'échelle de coupée est orientée en descendant vers l'avant du navire, au lieu de l'arrière, c'est déjà une amélioration

Généralement, la partie la plus haute de l'échelle de coupée est en avant, et la partie la plus basse en arrière; alors, avec ces bateaux tout en arrière, ça descend encore plus près de l'hélice; tandis que si ça partait du côté du bateau en allant vers l'avant, il y aurait là une amélioration.

Q Est-ce que vous avez eu des plaintes des pilotes à ce sujet?

R Plusieurs plaintes, récemment.

Q Et est-ce que le personnel des bateaux-pilotes a fait des commentaires à ce sujet-là, aussi?

R Oui, lorsqu'un navire a une échelle qui dépasse en arrière du bateau, le personnel du bateau-pilote ne risque pas d'approcher.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Monsieur Bédard, est-ce qu'il n'y aurait pas un désavantage, cependant, à avoir une échelle de coupée en direction vers l'avant, au point de vue accostage du bateau-pilote le long du navire?

R Il y aurait avantage, oui.

Q Est-ce qu'il n'y aurait pas un désavantage?

R Je ne vois pas de désavantage, parce que le bateau-pilote s'en vient du long de l'échelle...

Q Et le pilote se trouverait à se retourner pour embarquer dessus?

R Oui. Ca prendrait un pilote assez

vite sur ses pieds.

Naturellement, il y a quelque chose de plus moderne qui s'en vient: Certains bateaux sont munis d'élévateurs pour embarquer leurs pilotes.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation 37, paragraphe 610:

"Une cabine devrait être toujours à la disposition du pilote, au cas de retards, mouillage etc. Tout navire en défaut devrait payer une indemnité compensatoire au pilote."

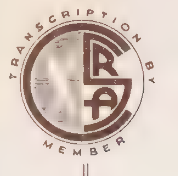
Le paragraphe 611 élabore à ce sujet.

R Ceci est en pratique dans plusieurs endroits, où il y a une indemnité de payer si le service n'est pas rendu.

En fait, l'indemnité est une pénalité, si vous voulez. Je ne crois pas que ça améliore le sort du pilote du tout, même s'il y a une indemnité et s'il est obligé de passer 24 heures debout lorsque le bateau est en mouillage.

Q Est-ce qu'il arrive des navires, effectivement, encore, où vous n'avez pas de cabine à votre disposition?

R Oui, ça arrive pour différentes raisons. Une raison: la cabine est là, mais elle sera occupée par un passager, ou quelque chose du genre. Elle est sur le navire et elle est inscrite au nom du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilote, seulement qu'on met des passagers dedans.

Q Est-ce que ça se produit sur certains types de navires en particulier plus que d'autres, ou si c'est une règle qui se répartie assez généralement?

R Non, ça ne peut pas s'identifier à un type de navire.

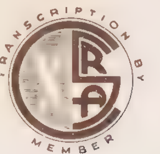
Q Recommandation 38, paragraphe 612

"Un système adéquat de police maritime devrait être mis sur pied en vue de surveiller l'application des divers règlements affectant la navigation."

R Ceci pourrait améliorer grandement les problèmes existant, comme la pollution des eaux. Le pilote est pris, à un moment donné, selon la loi, à rapporter un abus qu'il y a à un règlement.

Alors, si je suis pilote à bord d'un navire, je dois le rapporter, et après, aller faire un témoignage contre le navire même, et ça peut causer des situations assez difficiles.

Par contre, si la police est déjà existante, on peut l'appeler par radio-téléphone et demander de vérifier elle-même et avoir une double preuve. Le pilote peut bien dire que le bateau est après pomper des huiles par-dessus bord, quelque chose comme ça, mais s'il est le seul à le constater, - et déjà, dans un cas, la plainte a été faite et le département n'a pasété capable de pousser plus loin parce que c'était sa parole contre la parole du capitaine et autres membres de l'équipage.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Aussi pour les goélettes marchandes et autres.

Une fonction que je verrais, ce serait la protection des petites embarcations, telles que les petits bateaux à moteur, les yachts qui n'ont pas une grande expérience du danger qu'ils courent à venir croiser à l'avant ou à l'arrière des navires qui circulent.

LE PRESIDENT.

Q Un peu comme le "coast guard" fait aux Etats Unis, et aussi dans la voie maritime, la partie où c'est conjoint, le secteur américain.

(Monsieur le commissaire Smith en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Recommandation 39, paragraphe 614:

"Un comité conjoint de représentants de pilotes et d'armateurs devrait être établi en vue d'aider le gouvernement à mettre en oeuvre les recommandations de la Commission Royale sur le Pilotage."

Comme vous voyez, vous êtes déjà rendu passablement loin, monsieur Bédard. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

R Non.

Q Vous avez ensuite un certain nombre

de recommandations spécifiques au sujet desquelles les pilotes des diverses circonscriptions ont témoigné par l'intermédiaire de leur président en particulier. Cependant, dans un certain nombre de cas, on réfère à des expériences étrangères, et ces questions ont été laissées en suspens en attendant votre témoignage.

Si vous voulez prendre ces recommandations spécifiques et les examiner - je n'ai pas l'intention d'examiner chacune d'elle - et vous m'arrêterez si j'en saute une au sujet de laquelle vous aimeriez dire quelque chose.

Je pense que dans le cas de la circonscription de Québec, il y a la recommandation numéro 4 concernant les accostages à Québec, au sujet desquels on réfère à une expérience étrangère, paragraphe 622.

R C'est exact.

Q Cette recommandation se lit comme suit:

"Qu'il y ait changement de pilote pour faire l'accostage dans le port de Québec de tout navire remontant le fleuve St-Laurent et allant à quai dans ce port et que des droits de pilotage appropriés soient chargés à cet égard."

Et vous référez à l'expérience de divers ports étrangers tels que: Southampton, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Stockholm, New York, ainsi que les bassins à l'intérieur des ports de Londres et de

Liverpool?

R Pour bien comprendre la situation, il faut dire que les navires arrivant à un poste de pilotage en bas des Escoumains a à parcourir 123 milles, et si le bateau vient du Saguenay, ça peut aller jusqu'à 160 milles.

Il y a plusieurs facteurs à considérer: Il y a le facteur fatigue du pilote qui est un élément qui doit entrer en cause; il a remonté le navire par des conditions de température très bonnes ou par des conditions de température mauvaise de jour ou de nuit. Alors, à la fin du trajet, le pilote a certainement un élément de fatigue, et on lui demande une manoeuvre qui est très souvent une manoeuvre délicate, parce que leport de Québec représente une bonne connaissance des quais, un calcul des marées, un calcul des vents. On va accoster de bien différentes manières avec des conditions différentes.

Alors, en pratique, ce qui arrive, c'est qu'on se plaint que le navire n'accostera pas immédiatement lorsqu'il va arriver à destination.

Je sais par expérience personnelle que si j'arrive avec un bateau, je suis parti des Escoumains à huit heures du matin, j'arrive à quatre heures de l'après-midi, j'ai eu ma nuit de sommeil avant, je n'hésiterai pas à entrer le navire par beau temps.

Par contre, si je pars des Escoumains


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à huit heures du soir, j'arrive à quatre heures du matin, les conditions sont difficiles, je n'essaierai pas d'accoster le dit navire; je vais recommander au commandant de le mettre à l'ancre, et soit que j'aille me coucher et qu'on attende des meilleures conditions de marée. A ce moment-là, le navire perd du temps, un six à huit heures.

Avec un pilote qui viendrait relever celui qui arrive d'une station de pilotage éloignée pourrait l'entrer immédiatement. Il y aurait une économie en temps pour les navires. Il y aurait aussi une charge pour le pilote qui viendra le faire; mais l'utilité de ça, j'en suis même assuré, parce que dans certains cas, on pourrait peut-être économiser un certain montant en se dispensant de l'aide d'un remorqueur, parce que justement vous avez un homme qui est frais et dispos, qui peut se dispenser d'un remorqueur; tandis qu'un homme qui est fatigué va penser à la sécurité, et s'il ordonnait une manoeuvre pas très bonne, il pourrait la contremander avec un remorqueur.

Je ne me rappelle pas d'endroits où le pilote, après avoir travaillé du matin au soir, ou toute la nuit, et où on impose au pilote la manoeuvre en arrivant le long des quais. A ce moment-là, il y a un pilote qui fait la dernière manoeuvre.

LE PRESIDENT:

Q Est-ce qu'on peut dire que c'est cette raison-là qui vous fait faire la recommandation

des navires montant à Québec et non pas ceux qui viennent de Montréal?

R La recommandation vient de la circonscription de Québec, et Montréal n'ont pas fait de recommandation comme telle. La recommandation est faite pour les navires qui arrivent du Bas St-Laurent et qui accostent, la recommandation n'est pas faite pour les navires qui partent de Québec.

Q Ni pour ceux qui arrivent de Montréal?

R Ni pour ceux qui arrivent de Montréal. Pour la Corporation du Bas St-Laurent, les pilotes sont déjà reposés lorsqu'ils ont à faire le départ du navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Et dans les ports qui sont mentionnés ici, savez-vous s'il y a une charge différente, spéciale, faite aux navires pour l'accostage?

R Oui. Toutefois, à Hambourg, la charge est incluse avec les frais de quai et des choses comme ça; et à New York, c'est inclus avec les frais de remorqueur.

(Monsieur le commissaire Smith en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je pense que nous pouvons maintenant passer aux recommandations d'autres groupements. On



demande, par exemple, dans les circonscriptions de Québec et de Montréal qu'aucune autre exemption ne soit accordée. On pourra y revenir. Auriez-vous quelque chose à ajouter à ceci?

R J'aimerais ajouter quelque chose au point de vue des exemptions, mais peut-être aussi bien d'attendre lorsqu'on sera dans la voie maritime.

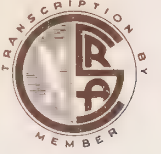
Q Très bien. Nous allons passer à la recommandation numéro 1 de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du St-Laurent, paragraphe 643. Cette recommandation se lit:

"Que la voie maritime du St-Laurent fournisse des lignards (linesmen) aux murs d'approche."

Encore là, vous référez, à la fin du paragraphe 644 aux pratiques suivies dans le canal de Kiel, le canal de Manchester, et dans celui qui mène de Ijmuiden à Amsterdam.

Pourriez-vous expliquer la situation dans ces canaux et faire vos commentaires au sujet de cette recommandation?

R C'est exact, dans le canal de Kiel en premier de tout, on a vu hier qu'il y avait un pilote qui prenait le navire à l'extérieur de l'écluse et qui l'entrait pour faire l'écluse seulement, et s'il doit l'attacher avant d'entrer dans l'écluse, il y a des lignards qui sont fournis, il y a des lignards à l'intérieur de l'écluse.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Il y a aussi à cet endroit un système de timoniers.

A Manchester, c'est identique: Vous avez des lignards aux murs d'approche, vous avez des lignards dans l'écluse et le canal de Manchester prévoit que les plus gros navires doivent avoir un remorqueur en avant et en arrière.

Q Pourriez-vous indiquer sur la carte du canal de Manchester, et qui sera coté sous le numéro 899, l'endroit où les pilotes de Manchester embarquent?

R Ils embarquent à Eastham Lock.

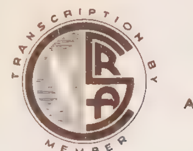
Q Indiqué par la lettre A en rouge.

R Le canal de Manchester est un canal creusé et qui demande beaucoup d'attention de la part des pilotes à cet endroit-là. Ils sont très efficaces, ils font un très bon ouvrage.

Pour leur aider à faire cet ouvrage, on prévoit qu'ils auront des lignards pour accoster le bateau et attendre sur le mur d'approche de Eastham.

Lorsqu'ils font l'écluse, ils ont, pour les assister, sur les plus gros navires, un remorqueur en avant et un remorqueur en arrière qui remonte tout le canal jusqu'à Manchester.

Ces remorqueurs ont aussi de l'utilité à aider le navire à tourner dans des courbes accentuées, et le canal n'étant pas large, ils aident le navire à tourner.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

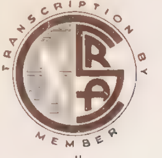
Q Excusez-moi - est-ce que ces remorqueurs sont attachés au navire?
R Ils sont attachés au navire.
Q Tout le long du trajet?
R Tout le long du trajet, avec un cable en avant et un en arrière.

Maintenant, le pilote, pour faire son ouvrage, est assisté de timoniers. Les timoniers, généralement, reçoivent l'argent qui est l'équivalent des deux tiers de ce que le pilote reçoit, et on établit un système de fonds commun, à cet endroit.
Q Qui est le même que celui des pilotes ou séparé?
R Séparé.

Les timoniers deviendront plus tard pilotes; ils sont en même temps apprentis-pilotes.

Si on compare ceci avec la voie maritime, sur la voie maritime, les pilotes prennent un navire à l'extérieur, ils amènent le bateau aux approches, ils approchent suffisamment près pour envoyer un homme à terre, et il s font l'opération d'entrer dans l'écluse eux-mêmes sans l'aide de remorqueur ou de timoniers. Je crois que c'est formidable de voir comment les pilotes de la voie maritime font cet ouvrage sans aucune assistance. Naturellement, ils ont trouvé qu'ils étaient capables de le faire.

Toutefois, la question des lignards


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

est demeurée à l'étude depuis plusieurs années, et non seulement ça serait une aide aux pilotes, la question des lignards, mais aussi il y aurait plus de sécurité et plus de vitesse dans l'opération de l'accostement, ce qui est important, le long des murs d'approche, spécialement dans les cas où il y a un fort vent.

Q Tandis que nous sommes sur le cas du canal Manchester, est-ce que c'est le même pilote qui fait le trajet de Eastham à Manchester?

R On enlève maintenant le pilotage de Latchford, qui n'est pas à moitié chemin du canal mais qui représente la moitié du temps que le trajet va comporter.

Q Je note qu'il y a une distance de 35 milles indiquée sur la pièce 882. Est-ce que c'est à peu près tout le trajet?

R C'est exact, et je note Latchford avec la lettre D sur l'exhibit 899.

Q Est-ce qu'il y a des lignards à chacune des écluses, dans le canal de Manchester? Ou est-ce qu'il n'y a qu'une écluse?

R Non, il y a plusieurs écluses, et à chaque écluse où il y a un mur d'approche, il y ades lignards. Naturellement, il y a des lignards dans les écluses mêmes.

(Monsieur le commissaire Smith en anglais).

Me MARC LALONDE, c.r., pour laFéd. des Pilotes du St-Laurent

Q Vous avez référé dans votre témoignage antérieur au canal de Kiel. Il n'est pas nécessaire de revenir, je pense bien, là-dessus.

Vous avez aussi le canal Ijmuiden à Amsterdam. Voulez-vous référer à la carte que vous avez dans vos mains présentement, qui s'intitule Goree to Texel, et noter cette carte sous la cote 900, et indiquer sur cette carte par la lettre A l'endroit auquel on réfère ici comme Ijmuiden, et voulez-vous faire des commentaires quant à l'opération à cet endroit?

R A cet endroit, les lignards sont disponibles, et effectivement pris par les navires soit au mur d'approche ou soit dans l'écluse même Ejmuiden.

Je dois dire aussi qu'on donne le service de timoniers, et le service de timoniers de Amsterdam aller à la mer s'effectue selon la grosseur du navire: Plus le navire est gros, plus on met de timoniers à bord. Dans certains cas, on a juste qu'à quatre timoniers. C'est assez antique, parce que le transit des gros navires n'est pas nécessairement plus long, quoiqu'il peut être plus long, mais il n'est pas nécessairement plus long parce que le navire est gros.

Q Quelle distance y a-t-il?

R Je ne me rappelle pas.

Q Je pense que vous avez donné ce matin: Cinq à six milles de Amsterdam à Ejmuiden; et quand vous avez dit de Amsterdam à la mer, est-ce que


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

c'est de Amsterdam à Ejmuiden...

R Je regrette, je crois que j'ai dit: de cinq à dix-huit milles, ce matin. Si j'ai dit: cinq à six milles, j'ai fait erreur; c'est de cinq à dix-huit milles.

Q Et Rotterdam, c'est: Seize milles? Ca demeure correct?

R Au maximum, seize milles, Rotterdam.

LE PRESIDENT:

Q Et qu'est-ce qu'ils font, ces quatre timoniers à bord?

R Ils se relèvent.

Q A tous les cinq minutes? Ca prend combien de temps à faire ce voyage-là?

R Il faudrait que je vérifie votre Honneur.

Q Ce n'est pas un voyage qui est très long?

R Ce n'est pas très long, mais il peut y avoir des périodes d'attente très longues, et il y a des périodes où le navire va ralentir de vitesse pour arriver à destination à telle heure et rencontrer à telle place.

Q Quelle était la raison de quatre timoniers auparavant? Est-ce que c'était parce que c'était des bateaux à voile?

R C'est une raison historique.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Vous pourrez vérifier dans vos notes, et si possible donner une réponse à l'ajournement.

Q Est-ce qu'il y a plus d'une écluse de Ejmuiden à Amsterdam?

R .....

Q De toute façon, est-ce qu'il y a des lignards à chaque écluse? Qu'il y en ait une ou douze?

R C'est la pratique.

Q Votre recommandation numéro 2 concernant cette corporation ainsi que celle des pilotes du Haut St-Laurent réfère aux timoniers, et au paragrapne 648, vous référez à l'existence de timoniers obligatoires dans le cas du canal de Kiel ainsi que dans le cas du canal Ejmuiden?

R C'est exact.

Q Et vous dites qu'il existe un système de timoniers facultatif dans le cas du canal de Manchester et dans le port d'Anvers?

R C'est exact.

Q Dans le cas du canal de Manchester, est-ce que vous avez eu l'occasion d'obtenir des informations quant à la proportion des navires qui prennent les timoniers sous ce régime facultatif?

R ..... il existe 45 timoniers pour le canal de Manchester, et si je me rappelle bien il existe un soixante et quinze pilotes..... c'est exact, soixante et quinze pilotes; ceci peut indiquer la proportion.

Q A supposer que les timoniers fassent le même travail que les pilotes?

R Oui.

Q Je réfère à la page 73 de vos notes; vous avez mentionné antérieurement que les timoniers pouvaient servir d'apprentis ou faire leur apprentissage pour devenir pilote; maintenant, est-ce que c'est une pratique qui se continue, ou s'il y a un changement, une évolution au sujet du système à cet égard?

R C'est exact. Il nous a été relaté par le capitaine Gibson...

Q Qui était le capitaine Gibson?

R Le capitaine Gibson était le surveillant du pilotage à Eastham. Il nous disait: En fait, cette pratique est en train de devenir une institution - on parle de timoniers - puisque le capitaine Gibson recrute maintenant ses timoniers qui n'ont, en fait, aucun espoir de pouvoir devenir pilote, et les candidats sont tout à fait au courant de cette situation.

Il faut se rappeler que les timoniers reçoivent à peu près les deux tiers du revenu d'un pilote actif.

Q Maintenant, dans le port d'Anvers, vous référez sans doute au cas des pilotes à Brabo, à l'intérieur du port, j'imagine?

R Oui.

Q Et à cet endroit, est-ce que vous avez eu de l'information concernant l'usage de timoniers?

R Oui.

Q Et est-ce qu'il s'agissait d'une pratique...

R La grande majorité des navires utilise des timoniers.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 12:45 HEURES P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

Le quinzième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

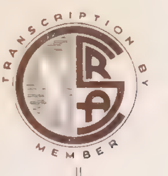
Capitaine ANDRE BEDARD -

EXAMEN CONTINUE

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Ala fin de la séance de ce matin, monsieur Bédard, nous terminions la recommandation numéro 2 des pilotes des circonscriptions de Cornwall et Kingston visant à l'établissement d'un système de timoniers pour les navires de plus de 3,000 tonnes net dans la voie maritime, et est-ce que vous avez quelque chose à ajouter en regard de cette recommandation?

R Il y aurait peut-être seulement une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mise au point: Monsieur le Juge a demandé s'il y avait une raison historique à propos des timoniers à Ejmuiden, et je n'en ai pas trouvé, mais j'ai ici les trois cas, comment on emploie les timoniers: Ces timoniers sont des mariniers qui joignent le navire au départ et qui ont leur propre tarif par entente avec la Chambre de navigation locale. Il n'y aura pas de timoniers à bord des navires de moins de mille tonnes brutes. A bord des navires de moins de deux milles tonnes, il y aura un timonier; à bord d'un navire de plus de deux mille tonnes, il y aura deux timoniers; et à bord d'un navire de plus de cinq mille tonnes, il y aura trois timoniers. Les timoniers ont leur propre fonds commun et leur revenu dépasse celui de la main d'oeuvre spécialisée mais est inférieur à celui des professionnels en Hollande.

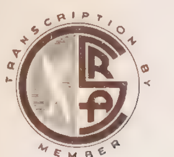
Q Maintenant, la quatrième recommandation, dans le cas de ces deux circonscriptions vise à ce que les exemptions présentement en vigueur soient réduites au niveau des exemptions en vigueur dans la circonscription de pilotage de Montréal.

R Sur cette question d'exemptions, j'aimerais à dire en premier de tout que nulle part au monde avons-nous vu dans une voie maritime, une voie artificielle, si on peut comparer à Kiel, à Panama...

Q A Suez?

R A Suez, avons-nous vu où on accorde des exemptions.

Q Et le canal de Manchester?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

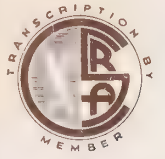
R Le canal de Manchester, en pratique, les navires, tous les navires d'importance prennent des pilotes, mais la loi n'est pas du pilotage obligatoire.

On a vu où les navires de fort tonnage ou d'un tonnage medium ou même la plupart des cas de petit tonnage peuvent faire le transit dans ces circonscriptions de pilotage sans prendre un pilote licencié à bord, naturellement, mais au Canada certains armateurs jouissent d'exemptions pour les gros navires

Il y a sans doute plusieurs facteurs à considérer: On a mentionné par exemple dans un port de la côte Nord du St-Laurent que le facteur pour laquel on avait mis en marche un système de pilotage dans ce port privé était celui de l'expediency. On a dit à ce moment-là qu'on ne croyait pas trop au facteur sécurité, mais surtout ce facteur d'expediency, ou un service rapide pour amener les navires au quai et charger et décharger vitement.

Sans doute qu'un des aspects du pilotage est de donner du service, et un service efficace, et à ce point de vue, ça en devient un point de vue économique.

Un point de vue qui rend le facteur de prendre un pilote à bord èconomique et payant pour les armateurs - on n'a pas dénié du tout ce principe - dans la voie maritime, il a été prouvé devant cette


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Commission que dans maintes occasions, et dans la plupart des cas, les compagnies maritimes, armateurs canadiens ayant des navires de lacs, et armateurs américains opérant ces navires de lacs ont mis en marche leur propre système de pilotage.

On a vu le cas d'une compagnie canadienne qui a des pilotes licenciés par l'état. Il en reste deux. Le capitaine Edwards nous a informés devant cette Commission que dans plusieurs cas, les capitaines Desgroseilliers étaient signés sur les articles de cinq ou six navires, et qu'ils étaient appelés à transférer d'un navire à l'autre pour faire du pilotage.

Nous avons vu des cas où il y a un membre additionnel à bord du bateau pour piloter. Alors, à ce moment-là, on a détourné le pilotage obligatoire par des pilotes licenciés de l'état pour mettre sur pied un système de pilotage au sein des compagnies et éviter aussi par le fait même un contrôle de l'état.

J'ai des chiffres ici que j'ai fait moi-même, d'après le témoignage du capitaine Desgroseilliers qui nous a dit qu'il faisait 75 voyages annuellement dans la circonscription de Montréal à Cornwall et de Cornwall à Kingston. Or, ces navires, s'ils avaient pris des pilotes licenciés, au tarif, auraient payé 75 fois $365.00, pour un total de $27,375.00.

Or, il a déclaré et déposé...

Q Excusez-moi. Vous dites: $365.00?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R $360.00.

Q $200.00 à Kingston et $160.00 de Cornwall à Montréal?

R C'est ça.

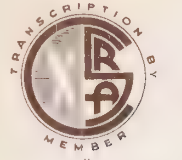
Or, le capitaine Desgroseilliers a produit son contrat devant la Commission, qui était un salaire annuel de $7,853.00, plus une allocation si la saison était plus longue, plus fonds de pension, bénéfices d'appoint, ainsi de suite.

Alors, on voit qu'ils ont probablement pour un pilote, le coût à la compagnie est d'à peu près $10,000.00. Alors, pour le $17,000.00 qui est une raison uniquement économique, on a décidé de détourner le pilotage de premier ordre tel qu'il est créé et surveillé par l'état pour avoir un pilotage qui est opéré par la compagnie, et qui n'opère pas sous l'influence étroite des surveillants de pilotage et de l'état même.

De l'aspect sécurité, on doit dire que ces pilotes sont âgés et bientôt partiront, et on ne prévoit aucun système d'apprentissage.

D'autant plus, nous avons raison de croire que des pressions seront faites auprès de cette Commission pour avoir des exemptions du même ordre, c'est-à-dire, de laisser passer ces navires dans toutes les circonscriptions de pilotage sur le St-Laurent...

Q Excusez-moi. - Pourquoi y a-t-il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

lieu d'employer l'expression "pression"?

R L'impression.

Q Vous avez l'impression?

R Oui.

Q Que des pressions, dites-vous...

R J'ai l'impression que des représentations seront faites devant cette Commission.

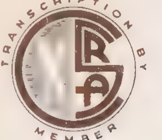
Q J'avais cru mal comprendre. Continuez.

R ... seront faites devant cette Commission pour étendre ces exemptions tout le long du St-Laurent, c'est-à-dire sur un parcours de quelques quatre cent cinquante milles.

On demande déjà à des pilotes ou à des capitaines de faire l'impossible pour un pilote: Quelques vingt-quatre heures dans la voie maritime, et on demanderait à ces mêmes hommes de faire du pilotage sur 450 milles.

On sait que c'est impossible, physiquement, d'être le commandant d'un navire si longtemps, et on sait que naturellement le commandant doit déléguer ses responsabilités dans la timonerie ou aux commandes à des subalternes, et que ces subalternes seront appelés évidemment à changer de temps à autre, à se remplaçer, en pratique, sur les navires, soit pendant la saison, soit au début de la saison.

On s'expose, à ce moment-là, à avoir un charivari assez complet dans l'organisation,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

même qui serait une organisation sans surveillance, une organisation qui peut peut-être être un peu plus meilleur marché que si on avait le service de pilotes licenciés par l'état, mais qui, sans aucun doute mettra en danger non seulement les navires qui circuleraient sans pilote licencié, mais aussi les navires qui circuleraient avec des pilotes licenciés.

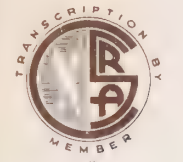
D'autant plus qu'on doit considérer l'aspect que le fleuve St-Laurent et la voie maritime du St-Laurent sont en pleine période d'expansion; depuis l'ouverture de la voie maritime, le tonnage a augmenté chaque année.

Maintenant, il est annoncé qu'à Bécancour, on aura une aciérie. Il est absolument évident que non seulement les cargos de minerai de fer, mais les expéditions de grain descendront en plus grand nombre et feront une densité plus grande de la navigation avec des navires toujours de plus en plus gros, de plus en plus long et de plus en plus vite.

LE PRESIDENT:

Q Je constate que d'un district à l'autre, les exemptions ne sont pas les mêmes; à certains endroits, c'est plus sévère qu'à d'autres endroits. Il doit certainement y avoir des principes directeurs au sujet de l'application de ces exemptions. Pourquoi y en a-t-il? Quel genre de navire est exempté à tel endroit et ne l'est pas à tel autre endroit?

Je ne sais pas si vous êtes en mesure


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de nous dire le pourquoi de chaque exemption, ou de cette politque-là, et nous aurons certainement cette preuve à Ottawa.

Je le mentionne ici parce que j'assume que les exemptions qui apparaissent actuellement dans le règlement ne sont pas le résultat de négociations et de compromis, mais tout simplement, c'est basé sur des principes directeurs, évidemment.

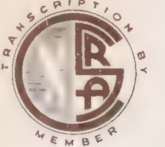
J'espère que nous aurons cette preuve-là.

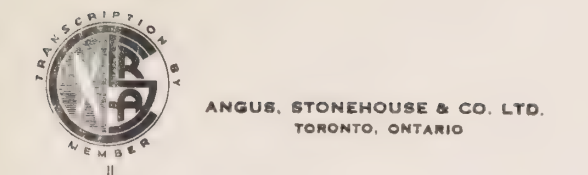
R Je crois personnellement qu'il y a beaucoup de faits historiques à relever et qu'il y a en partie l'histoire des droits acquis dans ces exemptions.

Maintenant, il a été déposé hier devant cette Commission un extrait d'un témoignage d'un propriétaire de navires de lacs qui disait que les navires de lacs se privaient de profit net de $2,000.00 à $7,000.00 par jour.

Je suis convaincu qu'un service efficace de pilotes tel que prévu dans ce mémoire, au point de vue économique, pourrait économiser plusieurs heures à ces navires tout le long du trajet du St-Laurent; et il est assez facile de faire un calcul à l'heure et de voir que deux ou trois heures dans le transit de chaque navire paierait pour le pilotage même.

Au point de vue exemption, monsieur


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



le Juge a souligné ce point qu'il y a différentes exemptions qui sont accordées à différents tonnages.

Mon opinion personnelle, quoique peut-être un peu différente de ça ici, c'est que sur une base uniforme des exemptions, jusqu'à un tonnage de 1,500 tonnes nettes, tel qu'il existe dans le district de Montréal, serait considérable, serait prêt à considération...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Serait quoi?

R On pourrait le prendre en considération.

Q Est-ce que ce genre - en ce qui vous concerne, votre opinion personnelle, ce genre de recommandation s'appliquerait même à la circonscription de Québec?

R Oui, je le verrais dans toutes les circonscription.

Naturellement, qu'est-ce qui peut justifier des exemptions à des navires plus petits, ou on peut aussi, des fois, douter de la compétence aussi bonne que celle des pilotes, par les marins qui les naviguent?

C'est que ces navires, naturellement, ont un tonnage inférieur et peuvent se tenir dans des eaux plus proches de l'extérieur du chenal, et naturelle


TRANSCRIPTION BY
CRA
MEMBER



ment, un fort navire, de fort tonnage, qui n'a pas à son bord un homme qualifié comme pilote et qui passe là régulièrement à tous les jours, à tous les deux jours, ne peut pas prendre le risque avec ce fort navire lorsqu'il est aux commandes de s'approcher autant sur le bord du chenal et donner une chance aux autres navires lors des rencontres.

A ce moment-là, il est tout naturel que l'homme qui a une compétence moindre se tiendra en plein milieu et essaiera de garder le centre du chenal pour la sécurité de son navire, et par le fait même exposera à des difficultés les autres navires qui sillonnent en même temps ce parcours.

(Le témoin est interrogé en anglais par monsieur le commissaire Smith, par Me Lalonde et par Me Langlois).

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter, monsieur Bédard, sur cette question des exemptions, à l'heure actuelle?

R Cette recommandation d'exemption, nous désirons qu'elle soit adoptée par un acte du gouvernement, afin que tout ce qui nous aura été déclaré ou autrement désigné, que cette politique ne soit pas sujette à des changements qui auraient lieu sans considération, et la plus grande garantie, je crois, qu'on peut avoir de ceci, c'est qu'il soit adopté, d'avoir un


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

acte du gouvernement.

Q Quand vous dites: un acte du gouvernement...

R Un acte du Parlement.

Q Vous référez à une loi?

R A une loi, oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild

Q Monsieur Bédard, tout de même, j'imagine que vous ne voulez pas enlever le droit qui existe au gouverneur en conseil d'enlever l'exemption, de restreindre l'exemption, même si elle est prévue par la loi?

R Vous soulevez un point de loi, là, monsieur Langlois que je demanderais une certaine explication...

Q A l'heure actuelle, le gouverneur en conseil peut retirer une exemption prévue par la loi?

R Oui.

Q Vous ne voulez pas que cette liberté-là persiste?

R Oui, exactement.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, il y a un ou deux points sur lesquels j'aimerais revenir dans les recommandations générales, avant de terminer cet interrogatoire. J'ai noté que pour la fonction de commissaire du pilotage qui


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



vous suggérez, vous demandez que le commissaire ait une connaissance du français et de l'anglais.

Combien importante est cette qualification que vous avez mise dans vos recommandations?

R Très importante. La majorité des effectifs du pilotage au Canada sont des gens de langue française, et je crois que nous tous avons beaucoup plus de facilité, même si nous connaissons la langue anglaise, à démontrer ce que nous pensons et nous exprimer dans notre langue maternelle.

Alors, je crois - personnellement, j'y attache beaucoup d'importance, et je sais que les pilotes aussi attachent beaucoup d'importance à ce que le commissaire de pilotage qui aura l'autorité de surveillance et qui aura des pouvoirs de prendre action s'il y a quelque chose de déficient, qu'il puisse comprendre réellement le pilote qu'il doit rencontrer et interroger.

Q Maintenant, le système que vous proposez implique une des activités de la Corporation, ses livres, ainsi de suite; à l'heure actuelle, à votre connaissance, sur le fleuve St-Laurent, quelle langue est utilisée, par exemple, en matière de procès-verbaux, en matière de rapports financiers, en matière de documentation et de publications générales des associations ou des corporations de pilotes?

R Le français.

Q Un point que je voulais soulever en


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

rapport avec la recommandation numéro 26 et la recommandation numéro 27, c'est le cas où les navires dont vous avez parlés ce matin et qui prennent plus de temps ou qui retardent à arriver à la station; vous avez demandé dans ces cas-là qu'une indemnité soit à payer après un certain nombre d'heures, au pilote qui attend.

Maintenant, à l'heure actuelle, je crois comprendre que vous avez un certain nombre de compagnies de navires qui, durant la saison d'hiver, tenteront, par exemple, de quitter le port, et ils reviendraient après quelques heures, ou assez rapidement au quai. Quelle est la situation à cet égard, à l'heure actuelle? Et quelles seront vos recommandations à ce point de vue là?

R Je veux parler d'un navire qui partirait du port de Québec, par exemple, et qui déciderait d'essayer de remonter le fleuve jusqu'à Trois-Rivières.

A ce moment-là, les deux pilotes seront appelés à bord et partiront. Ils essaieraient de casser la glace en montant.

Sous le pont de Québec, c'est un endroit où il se forme des accumulations de glace, assez souvent, et le navire peut rester pris dans la glace et être en fiddiculté pendant plusieurs jours, et au bout de plusieurs heures revenir au quai.

Alors, quelle rémunération est-ce que



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



les pilotes peuvent s'attendre d'avoir de la Corpora[tion] à ce moment-là? La seule rémunération qu'ils peuvent avoir, c'est des frais de déplacement, parce qu'ils ne sont pas sortis des limites du port de Québec.

Q Et c'est ce qui est chargé au navire effectivement: Un déplacement?

R C'est ça.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild

Q Vous n'avez pas eu un exemple de la semaine dernière, avec un bateau russe qui a tenté à trois reprises de remonter le fleuve, et qui a rebroussé chemin?

R C'est possible, je le crois.

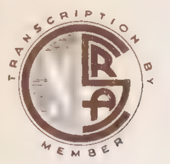
Q Est-ce que vous êtes satisfait que la rémunération soit un simple déplacement?

R Non, pas du tout. Je crois qu'il devrait y avoir une disposition où ce serait un demi-voyage ou un voyage, à ce moment-là.

LE PRESIDENT:

Q En d'autres termes, les conditions d'hiver sont tout à fait différentes de celles d'été et le tarif d'été ne devrait pas s'appliquer à l'hiver; il devrait y avoir un tarif spécial pour pourvoir aux conditions spéciales de l'hiver.

R C'est exact. Ceci est nouveau et tout récent en nombre d'années, et ça n'a pas été suj[et] à revision depuis l'établissement du tarif d'hiver en



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

mil neuf cent soixante (1960).

LE PRESIDENT:

C'est parce qu'on essayait d'appli-quer les règles du service civil à la profession de pilotage.

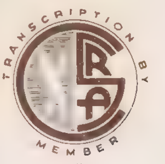
Ca ne veut pas dire que les pilotes ne pourraient pas être employés civils, mais différents des employés civils; un statut différent.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Est-ce que vous avez eu connaissance qu'aux Escoumains, par ailleurs, cette année, c'est à dire l'an dernier, entre la période de Noël et le Jour de l'An, plusieurs pilotes avaient dû attendre plusieurs jours, et seriez-vous au courant de la durée de cette attente?

R Je suis au courant des incidents. La durée - l'attente a duré plusieurs jours. Combien de jours, je nesais pas. Mais, par exemple, un navire a envoyé son temps d'arrivée aux Escoumains pour le 25 décembre. Alors, le pilote a reçu la veille cet avis du navire. Naturellement, les conditions de glace pouvant être très dures, alors, le navire, à ce moment-là, pouvait être pris dans les glaces seulement à dix milles en bas des Escoumains.

Alors, le pilote doit être disponi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ble en tout temps. Il peut être là cinq jours, six jours, c'est-à-dire plusieurs jours, et tout le temps que le pilote est là, il doit défrayer ses frais d'hôtel et de voyages et il n'y a présentement aucune compensation qui est prévue pour ça.

Alors, ce matin, justement, on demandait que la disposition du cinquante dollars ($50.00) par jour en frais d'attente soit aussi applicable parce que le pilote est appelé pour un navire pour la saison d'hiver; il doit attendre ce navire.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Est-ce qu'il ne s'est pas produit assez récemment, il y a une semaine ou deux, que vous aviez jusqu'à six pilotes sur la station des Escoumains, qui attendaient des bateaux qui ne se sont jamais matérialisés, même qui ont rebroussé chemin à Halifax?

R C'est fort possible, monsieur Langlois, mais je ne suis pas au courant.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Q Vous avez mentionné tout à l'heure que dans le cas de Manchester, le pilotage n'était pas obligatoire. Maintenant, voulez-vous référer à vos notes à ce sujet et voir en pratique quelle est la situation, à moins que vous ayiez l'information et que vous puissiez la donner tout de suite? Je vois une note en page 69, sous A-7 - excusez, 68.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui. Ceci est à la suite d'un rendez-vous que nous avons eu avec des pilotes de cette circonscription qui nous ont déclaré que le canal de Manchester est un district où le pilotage n'est pas obligatoire. Cependant, il n'existe aucun navire dépassant cinq cents tonnes net qui remonteraient le canal sans l'aide d'un pilote. Et de toute façon, il existe très peu de navires demoins de cinq cents tonnes net qui osent le faire, sans pilote. Les quelques navires qui remontent le canal sans pilote l font plutôt par ignorance qu'autrement.

Q Vous avez lu très vite, monsieur Bédard. La dernière phrase, s'il vous plaît?

R Les quelques navires qui remontent le canal sans pilote le font plutôt par ignorance qu'autrement.

Il est à noter aussi que dans le canal de Manchester, le nombre de certificats de capitaine -pilote n'est que de deux. Il n'y a que deux certificats de capitaine-pilote, et ces deux certificats de capitaine-pilote ont été mis en force pour des navires qui descendent à la mer les déchets de la ville de Manchester.

On nous a dit qu'il était obligatoire d'avoir des certificats de capitaine-pilote parce qu'à un certain temps de la saison on enjolivait ces navires et on faisait une excursion pour amener des passagers à bord. Alors, à ce moment-là, ça prenait un certificat de capitaine-pilote.

Q Si je me rappelle bien, c'était la ville de Manchester qui donnait une réception, n'est-ce pas?

R .....

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

LE PRESIDENT:

Le secrétaire demenderait simplement de ne pas prendre de documents sur son bureau en son absence. Cependant, si la chose était nécessaire, celui qui prend le document voudra bien l'indiquer et laisser son nom.

TRANSQUESTIONNE par Me J. BRISSET pour la Shipping Fed. of Canada

Q Monsieur Bédard, vous nous avez parlé de l'utopie des pilotes européens qui était d'avoir la charge de travail des pilotes hollandais et la rémunération des pilotes allemands. Voulez-vous nous dire quelle est d'après vous l'utopie des pilotes canadiens du St-Laurent?

R L'utopie des pilotes canadiens du St-Laurent est d'avoir un service efficace aux navires pour que les armateurs en soient bien satisfaits, et avoir une rémunération selon le tarif établit qui serait selon l'échelle de la responsabilité et du service donné.


TRANSCRIPTION BY
CRA
MEMBER

LE PRESIDENT:

Q Croyez-vous que c'est une utopie?

R C'est une réalité, je devrais dire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Une réalité?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Une ambition?

R Une ambition.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

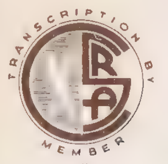
Q Si vous me permettez de blaguer, monsieur Bédard, on pourrait dire que l'utopie de ces pilotes pourrait être d'avoir 365 jours de congé par année et d'avoir le revenu des pilotes américains?

R Vous blaguez

Q Est-ce que tout en nourrissant leur utopie, monsieur Bédard, les pilotes du St-Laurent ont songé à ce problème que le coût du pilotage peut être à un niveau tel que la navigation sur le St-Laurent en serait affecté sur le St-Laurent et la voie maritime au profit, par exemple, des ports américains?

R Oui. Il y a certainement une considération qui doit être donnée à tout facteur économique, non seulement au point de vue pilotage.

C'est légitime de la part des Arma-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

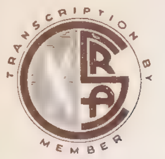
teurs de penser au montant qu'un pilotage coûte; mais je crois aussi qu'il faut prendre en considération le nombre de pilotes et la distance où le bateau peut piloter à l'intérieur d'une voie maritime telle que le St-Laurent.

Q En d'autres termes, ce problème n'en est pas un qui est ignoré des pilotes? Le problème que je viens de mentionner?

R Non, ce n'est certainement pas ignoré des pilotes.

Q Considérez-vous qu'à cet égard, le fleuve St-Laurent et la voie maritime, vu leurs longueurs respectives, par exemple pour amener un navire au port de Montréal oùl'on doit parcourir quelque deux cent cinquante milles de côtesrestreintes où le pilotage est requis; tenant compte de ce facteur, monsieur Bédard, croyez-vous qu'il est juste de comparer la situation ici avec la situation dans d'autres pays dont vous nous avez parlé, où le trajet de pilotage est beaucoup moindre pour atteindre le port à desservir?

R Ca peut certainement servir de point comparatif, si l'on veut rapprocher plus près les distances et faire des comparaisons, on rencontre certaines difficultés parce que les pilotages ou un navire peut pénétrer assez loin dans un cours d'eau sont peu nombreux, dans le monde, quoique toutefois si on voulait comparer d'autres coûts de pilotage, je crois qu'on aurait peut-être une comparaison qui pourrait se faire par exemple des Escoumains jusqu'à Trois-Rivières et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

prendre le coût du tarif, et prendre un bateau qui remonterait le Hudson River, jusqu'à Albany, par exemple, et qui aurait à payer le coût du pilotage pour faire le transit du port de New York et l'additionner au coût du pilotage pour remonter la rivière Hudson.

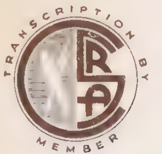
Q Vous réalisez tout de même qu'ici au Canada, sur le fleuve St-Laurent et dans la voie maritime il y a un parcours qui, s'il conduit le navire jusqu'à l'intérieur du pays, est un parcours qui excède mille milles?

R C'est exact.

Q Par conséquent, n'admettez-vous pas avec moi qu'il est assez difficile de comparer cette situation avec celle que l'on retrouve ailleurs au monde, comme il n'y a aucun endroit au monde où les eaux intérieures conduisent un navire à une distance aussi loin de la mer?

R Ca dépend quelle comparaison on veut faire ; on peut s'en servir pour fins de comparaison, oui, mais ça dépend quel genre de comparaison on veut faire.

Q Je vous prierais, à cet égard, de vous référer à la pièce qui a été produite comme exhibit 884 et qui s'intitule en anglais "Comparable pilotage dues." Je ne voudrais me servir, dans mon exposé, que d'un exemple: C'est celuidu navire Hikawa Maru qui est mentionné en tête de la liste. Prenons ce navire: Je constate qu'il a un tonnage brut d'au-delà de onze milles tonnes, tandis qu'il n'a qu'un tirant


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'eau de vingt-quatre pieds et trois pouces. Est-ce qu'il y a une raison particulière pourquoi ce tirant d'eau est plutôt moindre, ce qui indiquerait que le navire n'est pas chargé à pleine capacité?

R Il n'y a pas de raison particulière. Tout à l'heure, j'ai parlé de ce bateau, j'ai voulu avoir une continuité avec l'exhibit qui avait été présenté par les pilotes de la côte ouest, et ce navire était inscrit sur ce tableau déjà présenté, ainsi que le tonnage et le tirant d'eau

Q Voulez-vous maintenant passer au poste des frais de pilotage des Escoumains à Québec, où vous avez une charge de$178.03. A ceci, n'est-ce pas en ce qui regarde l'armateur, le propriétaire du navire, il faut ajouter les frais du bateau-pilote aux Escoumains qui sont de $20.00?

R C'est exact.

Q Il faut ajouter également les frais du bateau-pilote qui relèvera le pilote, qui aidera à relever le pilote dans le port de Québec?

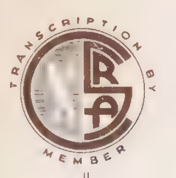
R C'est exact.

Q Et qui sont, si ma mémoire est bonne, de dix dollars ($10.00) ou quinze dollars [illegible]

R Dix dollars ($10.00).

LE PRESIDENT:
Vingt dollars ($20.00) aux Escoumains et dix dollars ($10.00) à Québec.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Prenons le voyage de ce navire jusqu'à Montréal: Vous aurez alors une charge additionnelle de $242.75, à laquelle il faudra ajouter certaines surcharges comme les frais du bateau-pilote à Trois-Rivières, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Qui sont de combien?

R .....

Q Dix dollars ($10.00). Si le navire a à ancrer, par exemple à Lanoraie, il y aura, je comprends, relève de pilote également et surcharge?

R C'est exact.

Q Si le navire doit arrêter à la Longue Pointe pour inspection, par exemple, il y aura relève du pilote fluvial par le pilote portuaire. C'est exact?

R C'est exact.

Q Et par conséquent, une charge faite pour les services du pilote portuaire qui, dans ce cas-là, pourra être de quarante et un dollars ($41.00)?

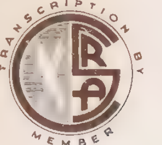
R C'est exact.

Q Si le pilote fluvial conduit le navire.

LE PRESIDENT:
$41.00, plus la charge pour le bateau.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Plus la charge pour le bateau.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Si le navire se dirige vers la voie maritime et est conduit par le pilote fluvial à l'entrée de l'écluse, le pilote fluvial retirera une allocation additionnelle de vingt dollars ($20.00)?

R ..... ce navire a déjà requis les services d'un pilote du port pour faire le transit du port, je crois.

Q Oui, vous avez raison, s'il n'est pas arrêté à la Longue Pointe, cette surcharge de vingt dollars ($20.00) serait payée au pilote fluvial tandis que s'il est arrêté à la Longue Pointe, le coût du pilotage de Longue Pointe à l'entrée de l'écluse sera compris dans le quarante et un dollars ($41.00) qu'on a déjà mentionné?

R C'est exact.

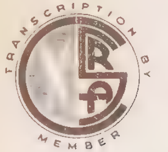
Q A tout évènement, pour donner un chiffre rond et arrêter le voyage à Montréal, êtes-vous d'accord avec moi quepour y amener le navire dont il est question, il en coûtera en frais environ cinq cents dollars ($500.00)?

R Possiblement, si vous avez fait le calcul.

Q Y compris les surcharges que j'ai mentionnées?

R Oui.

Q Prenant pour acquit que le navire décharge et recharge à Montréal pour se diriger vers la haute mer, il est logique de croire que les frais de pilotage en regard de son voyage de retour seront à peu



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



près égaux.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On m'informe que le coût du navire auquel réfère mon confrère serait de $460.78.

LE PRESIDENT:
Qu'il y ait un changement à Longue Pointe ou à Lanoraie, ça change, évidemment.

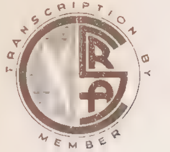
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild
Le changement de Lanoraie est pour la convenance du navire.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Il y aura relève à Lanoraie s'il y a congestion dans le port de Montréal et qu'on demande au navire d'attendre.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Il y aura ancrage si le navire n'est pas équipé pour aller dans la voie maritime du St-Laurent. Ca, c'est pour la convenance du navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

On peut prendre le navire à n'importe quel port; s'il jette l'ancre pour s'y rendre, il va payer deux fois le tarif.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada

Q Ce à quoi je veux en venir, et je suis sûr que nous n'entrerons pas dans unelongue discussion si nous sommes quelques dollars en-dessous ou en-dessus, c'est qu'un chiffre de cinq cents dollars ($500.00) n'est pas loin de ce que le navire aura en fait à payer, pour me servir d'un chiffre rond?

R D'accord.

Q De même pour le voyage de retour?

R D'accord.

Q Par conséquent, pour un navire qui vient charger ici à Montréal et retournant en mer, il y aura une charge qui compte dans les frais portuaires d'environ mille dollars ($1,000.00)?

R D'accord.

Q Vous référant maintenant à ce même navire qui se rendrait, disons, au port de Boston pour y charger et décharger sa marchandise, vous aurez des frais de pilotage qui se chiffreront environ à trois cents dollars ($300.00), soit le double de cent cinquante sept dollars et soixante ($157.60). Maintenant, vous êtes d'accord avec moi que le navire qui choisira Boston plutôt que Montréal aura un avantage au point de vue coût de pilotage ou frais de pilotage d'environ


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sept cents dollars ($700.00), en chiffres ronds?

R Ca va, mais je serais curieux de savoir quel serait le coût de cette marchandise qui serait en destination de Montréal et qui montrait à Montréal soit par chemin de fer ou par camion, de Boston.

Q Evidemment, monsieur Bédard, je ne nierai pas qu'il y a d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte dans la décision finale de l'armateur de choisir Boston comme son port d'attache à l'encontre de Montréal, mais n'admettrez-vous pas avec moi que le coût du pilotage peut être un facteur?

R Le coût du pilotage est un facteur à être considéré, mais c'est un facteur, comme je suis sous l'impression, dont j'ai l'impression et dont nous avons vu des chiffres à certains endroits où l'i[illegible] est très faible, comparativement aux autres facteurs d'opération du navire.

Q Quand vous avez préparé ces chiffres avez-vous fait une étude de ce qu'il en coûterait pour ce navire Hikawa Maru pour remonter les lacs, disons, jusqu'à Chicago ou à Duluth?

R Voulez-vous dire: au point de vue pilotage?

Q Au point de vue pilotage, oui.

R Pas jusqu'à Duluth, mais on peut facilement le faire selon cette feuille, jusqu'à Boston.

Q Sans avoir fait une étude approfondie de ce que pourrait être ce coût, seriez-vous prêt à admettre avec moi qu'il peut atteindre, en partant de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Montréal pour se rendre jusqu'à Duluth ou à Chicago et retour, quelque chose comme deux mille dollars ($2,000.00) ou trois mille dollars ($3,000.00)?

R C'est possible.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Est-ce que vous calculez: Aller e retour, Me Brisset?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada
Aller et retour.

Q Facteur qui, j'espère vous le concèderez également, doit certainement être considéré par l'armateur quand il décide si oui ou non il dirigera son navire vers les Grands-Lacs plutôt que vers un port des côtes de l'Est.

R Je l'espère.

Q Toujours en regard de cet exhibit numéro 884, je voudrais vous référer au poste du coût de pilotage à Rouen, où vous indiquez par "in and out" le coût sera $869.99, en plus des frais d'administratio et autres surcharges. Vous avez visité Rouen?

R Oui.

Q Etes-vous en mesure de confirmer que Rouen est considéré comme un des ports les plus difficiles d'approche au monde, au point de vue pilotage?

R C'est exact.

Q Et que comme question de fait, pour


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

y arriver, l'on met souvent à bord deux ou trois pilotes?

R Rarement.

Q Mais pour certains navires, n'est-ce pas que l'on y assigne deux ou trois pilotes?

R Dans des cas exceptionnels; très rarement.

Q Etes-vous en mesure...

R Vous voulez dire: Deux ou trois pilotes simultanément?

Q Simultanément?

R Rarement.

Q Etes-vous en mesure de me dire si en fait Rouen est un port achalandé ou un port que les armateurs semblent plutôt vouloir éviter?

R C'est un port.....

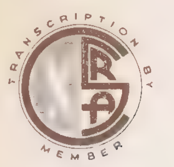
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour laCan. Merchant Service Guild:
Les armateurs seraient peut-être meilleurs témoins sur ça.

LE TEMOIN:

R C'est fréquenté par nombre de navires, mais de là à dire que les armateurs évitent le port ou expédient leurs navires fréquemment là, je nepeux pas dire; et c'est fréquemment visité par les navires de haute mer comme des navires côtiers.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Dans les documents que vous avez...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Peut-être, pour faciliter l'information à ce sujet, je réfère à Reports of the World 1961, 15ième Edition, publiée - une publication connue dans tous les milieux maritimes :

Arrival: 1959: 4,122 Ships of 4,351,385 net registered tons and 4,312,143 metric tons of cargo inwards; 2,2[illegible] tons out. The Lower Harbour is near Le Havre. Naturally there is competition between both harbours and the information for Le Havre indicates arrival 1957: 4,745 ships of 19,500,000 net registered tons. 13,300,000 tons of cargo inwards and 2,400,000 tons out. 244,407 passengers in and out.

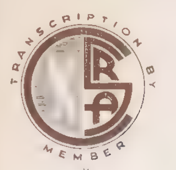
LE TEMOIN:

R Pour répondre à la question de Me Brisset qui me demandait si je croyais que c'était un port qui était évité par les Armateurs, je constate ici, d'après l'exhibit 885 que le port de Rouen qui est situé sur les bords de la Seine est le troisième en importance, en France; il arrive après Marseille, le Hâvre, et après, c'est Rouen.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Est-ce que dans les chiffres que vous avez, l'on donne le compte rendu en ce qui regarde le tonnage, le tonnage des navires français comparer aux navires d'autres pays?



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

R .....

Q Votre conseiller juridique a mentionné qu'il y avait eu un nombre de quatre mille quelques cents navires qui avaient fait escale en mil neuf cent soixante et un (1961) à Rouen. Est-ce que vous avez le détail et pouvez me dire combien de ce nombre étaient des navires battant pavillon français?

R Ici, il n'y a pas de détail sur le nombre de navires selon la nationalité. Le total est indiqué: Tonnage piloté, nombre des opérations de pilotage.

Q Toujours en regard de cette pièce numéro 884, je vous réfère au poste: Le Hâvre, où les frais de pilotage pour le navire dont nous parlons, le Hikawa Maru sont de $143.05, et ceux du port de Montréal: $41.00. Est-ce que, lors de votre visite en France, vous avez eu l'occasion d'aller au Hâvre?

R Oui.

Q Etes-vous en mesure de me dire quelle est la moyenne de temps requis pour piloter un navire d'un quai au Hâvre jusqu'à la mer?

R Les pilotes du Hâvre font environ trois cents tours par année; la durée du tour peut varier de deux heures et trente à quinze heures, en y incluant le temps du départ de la station jusqu'au temps du retour à la station. La moyenne, cependant, s'établirait autour de six ou sept heures. Ensuite, le moment du départ avec le moment du retour...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Combien par année? Je n'ai pas saisi?

R Trois cent.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Vous êtes au courant que dans le port du Hâvre, il y a des canaux intérieurs très étroits traversés par des ponts, canaux intérieurs qui sont formés par des écluses, et que le navire doit négocier pour arriver à un grand nombre de quais?

R Je ne suis pas au courant pour en témoigner, mais je nepeux dire si ceci est pour des gros ou des petits navires.

Q Je vous demanderais, puisque vous avez déjà produit plusieurs cartes, d'en produire une autre qui est celle du Hâvre et de ses approches, comme exhibit 901.

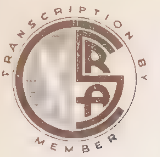
R .....

Q Monsieur Bédard, quand le navire est piloté pour entrer au Hâvre ou en sortir, le navire doit être conduit, n'est-ce pas, à la station qui est en mer?

R C'est exact.

Q Et le pilote qui a piloté un navire, au sortir du Hâvre, jusqu'à la mer, doit y attendre à la station de pilotage?

R Il peut y attendre là ou être expédié


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à terre par vedette, les deux, selon le nombre de pilotes qui attendraient au large.

Q En fait, il arrive très fréquemment qu'il ait à retourner à son poste à terre par vedette?

R Ca arrive.

Q Ce n'est que dans le cas de mauvais temps, ou à moins qu'un navire soit disponible pour être piloté que le pilote restera à la station de pilotage en mer; il n'est pas très loin des côtes?

R ..... je ne suis pas en mesure de dire la fréquence de ces incidents.

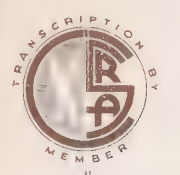
Q Maintenant, vous avez fait une comparaison entre les frais de pilotage dans le port de Montréal, en nous indiquant une distance de onze milles, qui serait la même que la distance pilotage au Hâvre?

R En fait, ça peut varier. Ca peut être moins, si vous partez d'un endroit à l'autre.

Q N'est-il pas vrai que dans le port de Montréal, la distance, dans bien des cas, de déplacements, comme par exemple, disons, dans la section 45 - 46, à l'entrée de l'écluse st-Lambert, ou vice versa, est un pilotage d'une distance très courte, à peine quelques milles?

R C'est exact.

Q Avez-vous, avant de faire cette comparaison des coûts de pilotage respectifs aux deux endroits et de la charge de travail des pilotes - vous nous avez dit à cet égard que les pilotes du Hâvre ne faisaient que 24 voyages par mois, n'est-ce pas?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R C'est exact.

Q Avez-vous, dis-je, consulté les pièces 788, 789 et 527 qui donnent des statistiques sur la charge de travail des pilotes du port de Montréal, et dans le cas des exhibits 788 et 789, qui donnent les statistiques en regard du pilote le plus occupé dans le mois le moins occupé et le pilote le plus occupé dans le mois le plus occupé?

R Non, le s statistiques produites par ...

Q Par le conseiller juridique de la Commission?

R Et préparées par.....?

Q J'imagine: Par le ministère des Transports.

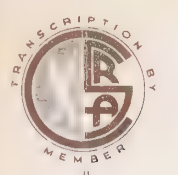
R Non, je ne l'ai pas consulté.

Q A tout évènement, ne tenant compte que de la durée du pilotage, c'est-à-dire de la durée que le pilote est à bord, faisant son acte de pilotage, le temps requis est très souvent moins d'une heure, et très rarement au-delà de deux heures? Vous pouvez consulter les exhibits. Il arrive même parfois que le temps est à peine une demi-heure?

R Le minimum auquel vous référez, c'est sous quel en-tête?

Q "Time pilotage".

R "Duration of time piloted," qui est le poste numéro 10. Ca varie d'une demi-heure à presque trois heures, dans un cas.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q Evidemment, il y a un autre poste qui dit: "Time on duty," si ma mémoire est bonne, le poste suivant?

R C'est exact.

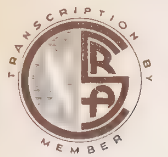
Q Qui ajoute une certaine période au temps que nous trouvons dans le poste précédent.

R Pas dans tous les cas; le premier cas ici, on marque "duration of time piloted, 0.5; total time on duty, 0.5."

L'item suivant: "duration of time piloted, 1.1 hours, et le suivant: total time on duty, 1.6 hours."

Q A tout évènement, en regard des statistiques, n'admettrez-vous pas avec moi qu'il n'est peut-être pas tout à fait juste de comparer les droits de pilotage au Hâvre et la charge de travail des pilotes du Hâvre avec les droits de pilotage du port de Montréal et les charges de travail des pilotes du port de Montréal?

R Bien voici: La charge de travail des pilotes du Hâvre est calculée jusqu'à son retour à la station, ou son retour où le temps est alloué; les statistiques du ministère des Transports, dans le passé, qui ont été calculées, n'ont pas pris considération du départ du domicile ou de la station à un navire et du retour à la station ou au domicile, ce qui pourrait dans ce cas-là, mettre les chiffres du port de Montréal en durée de temps beaucoup plus élevés qu'ils n'apparaissent ici.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Vous admettrez cependant qu'à Montréal, dans bien des cas, contrairement au cas du Hâvre, le pilote embarque à un quai à terre et débarque à un autre quai à terre ou à l'écluse St-Lambert, et qu'il n'a pas de voyage à faire dans les vedettes, par exemple, comme celui du Hâvre pour revenir de la pleine mer jusqu'à la station ou à son domicile?

R Oui, d'accord.

Q C'est peut-être là un vieux dicton, monsieur Bédard, mais il existe quand même, et c'est celui-ci: Les comparaisons sont toujours odieuses.

R Non, on peut comparer pour certaines fins, naturellement on ne peut pas faire un parallèle absolu entre deux pilotages ou deux médecins, ou des choses du genre; on peut s'en servir à titre de comparaison.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Pourquoi pas les avocats?

LE TEMOIN:

R On ne peut certainement pas comparer un à l'autre exactement comme tel, et ceci n'était pas le but de la pièce non plus.

Nous avons souvent été accusés, dans le St-Laurent, que les coûts de pilotage étaient exorbitants et ont monté en spirale, et l'idée de la pièce et les témoignages que nous avons eus précédemment étaient justement de contrecarrer ce qui avait été


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avancé à tort, nous croyons.

Q Avant de changer de sujet, j'ai été étonné, au cours de votre témoignage, qu'à un moment donné vous avez comparé les pilotes à des plombiers, et à un autre moment donné à des dentistes.

R Non, je n'ai jamais comparé les pilotes à des plombiers ou à des dentistes; j'ai peut-être comparé leurs revenus à ceux des plombiers et des dentistes.

Q Le sujet que je voudrais aborder maintenant, c'est celui du rapport Leitch en Angleterre. Vous nous avez dit que les pilotes du St-Laurent sont absolument opposés à un système tel que celui préconisé dans le rapport Leitch en regard des recettes ou des revenus des pilotes et leurs rémunérations?

R Oui, tel que le principe énoncé, si vous voulez, dans le rapport Leitch.

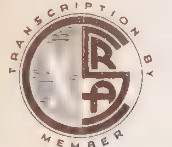
Q Avez-vous pris la peine de comparer les différences qui pouvaient exister entre les recommandations contenues dans ce rapport et la représentation faite par la Fédération des Armateurs visant à accorder aux pilotes une rémunération dans les cadres d'un minimum et d'un maximum?

R Vous dites: La présentation faite par les armateurs?

Q Oui.

R Il n'y a jamais eu de présentation.

Q Je ne veux pas dire: La présentation, mais l'idée, si vous voulez, énoncée par les Armateurs



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

d'une rémunération pour les pilotes, dans les cadres d'un minimum et d'un maximum.

R Il n'y a jamais rien eu de communiqué, monsieur Brisset; nous n'avons jamais eu de documentation suffisamment concrète pour comparer, si vous voulez, avec le rapport Leitch, les offres que les armateurs pouvaient avoir l'intention de nous proposer.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Je pense que monsieur Brisset vous demande quand même: Simplement au niveau du principe?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Tout simplement au niveau du principe?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

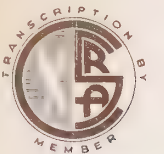
Q Sans embarquer dans des considérations de revenus exacts.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Je vous pose cette question parce j'ai souvenir qu'à un moment donné vous avez dit que le concept de la Fédération des Armateurs se rapprochait beaucoup du concept énoncé dans le rapport Leitch. Est-ce que vous avez dit ça?

R Oui.

Q Maintenant, je vous demande, et ce à


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

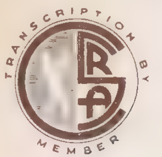
quoi je voulais en venir, si vous avez également étudié les divergences entre les deux concepts, au point de vue principe?

R Le principe est assez le même: Vous avez un minimum et maximum qui était établi par les parties intéressées.

La différence est qu'en Angleterre les hausses devenaient automatiques lorsque les officiers de navires obtenaient un pourcentage d'augmentation sur leurs revenus, les pilotes là-bas avaient un pourcentage d'augmentation selon les officiers de navires, et ici, je crois que les armateurs avaient plutôt dans l'idée d'établir un minimum et un maximum, mais de discuter peut-être d'année en année si on devait faire huasser ou baisser ce maximum et minimum.

Q C'est en fait la différence à l'égard de laquelle je voulais attirer votre attention. Ne croyez-vous pas que si au lieu de baser un changement dans la rémunération sur ce qui peut arriver par exemple aux officiers de navires, ou même ce qui peut arriver à l'index du coût de la vie, on laisse aux parties concernées, les pilotes et autres, les armateurs, la liberté de négocier chaque année en regard des conditions rencontrées dans l'année précédente, ce que sera soit le minimum, soit le maximum ou soit les deux pour l'année à venir, ne croyez-vous pas, dis-je, que les pilotes y trouveraient un intérêt?

R Oui, je crois que les pilotes y trouveraient un intérêt.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Maintenant, on change complètement le système comme ceci: C'est qu'au lieu maintenant de discuter de tarif , on discutera à ce moment-là d'un revenu pour les pilotes, sans considération du tarif.

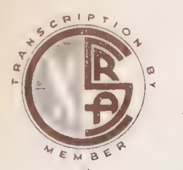
Q Tenant compte évidemment de la charge de travail du pilote, quelle que soit la méthode qu'on puisse employer pour discuter de cette charge?

R Oui, il faudrait absolument en tenir compte, dans des conditions comme telles.

Q En d'autres termes, ne croyez-vous pas que dans ce concept il serait fort possible d'accepter les méthodes de calcul des pilotes et leur charge de travail, parce que ce calcul deviendrait peut-être moins important qu'il ne l'est aujourd'hui, au point de vue du pilote?

R ..... je ne comprends pas très bien votre question, là. Comment ce calcul pourrait devenir moins important au point de vue du pilote?

Q Pour vous donner un exemple, les pilotes, aujourd'hui, ont soumis devant cette Commission pour établir la charge de travail, que l'on doit tenir compte du temps écoulé entre le moment où le pilote quitte son logis pour se rendre au navire et ainsi de suite; le temps écoulé entre le moment où il quitte le navire et se retrouve à son logis; alors que dans les statistiques du ministère, ce temps n'est pas pris en considération, aujourd'hui, et quand on publie les chiffres de la charge de travail, les pilotes, évidemment, trouvent qu'ils souffrent préjudice.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Si l'armateur et le pilote pouvai s'entendre sur le revenu minimum ou maximum, croyez que ces calculs de charge de travail, en autant que les différents items concernés y sont inclus, auraient la même importance qu'aujourd'hui?

R Je crois que le principe est le Minimum et maximum, et discussion sur ce revenu n'est pas un principe admettable par les pilotes. Les pi considèrent qu'ils sont des entrepreneurs libres e qu'ils louent leurs services.

Si un moment donné les pilotes désirent faire moins de voyages ou plus de voyages point que ça n'affecte pas la sécurité des navires parce que les pilotes ne voyagent pas assez fréquemme ou voyagent trop pour être fatigués, je crois que n'est pas l'affaire des armateurs, en autant que le pilote donne son service équitablement et que le tari est raisonnable, selon la responsabilité du service rendu, je ne vois pas pourquoi les armateurs entrerai dans de telles discussions, imposer aux pilotes: Vo devez travailler tant d'heures ou faire tant de voyage C'est là qui est la différence du principe.

Q Il est un autre point que vous soulevé au cours de votre témoignage, et si j'ai bien compris, c'est que vous ne voyez pas comment il pourr y avoir garantie donnée aux pilotes d'un salaire mi ou maximum, pour le cas où le tarif ne produirait pas les chiffres requis?

R C'est exact.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q Je voudrais vous référer à cet égard au paragraphe 562 du mémoire de la Fédération des Pilotes du St-Laurent, et également au paragraphe 564. Vous prévoyez, n'est-ce pas, deux tarifs indépendants dont l'un couvrira seulement les frais d'administration?

R Oui.

Q Au paragraphe 564, n'est-ce pas, comme d'ailleurs dans votre témoignage, vous prévoyez un déficit possible?

R Aux frais d'administration?

Q Oui, que le tarif fixé ne rapporte pas un montant suffisant pour couvrir les frais d'administration pendant une année.

R C'est possible.

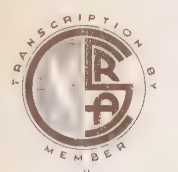
Q Si cela se produisait, voulez-vous nous dire d'où proviendraient d'après vous, les sommes requises pour combler ce déficit?

R Il faudrait à ce moment-là avoir un pouvoir d'emprunt.

Q Et qui comblerait ce déficit? Les pilotes eux-mêmes ou le gouvernement?

R Personne ne comblerait le déficit jusqu'à temps que le prochain budget serait préparé, et lorsqu'on préparerait le prochain budget, selon l'expérience de l'année précédente, on devrait prendre en considération que nous avons une dette de temps à payer, et le tarif serait augmenté en conséquence.

Q En d'autres termes, pour donner un exemple concret, vous prévoyez qu'à la fin d'une année


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vous pourrez avoir un déficit de cinquante mille dollars ($50,000.00) dans les frais d'administration d'une circonscription. L'année suivante, pour combler ce déficit, le tarif sera revisé et les revenus de ce tarif paieront les frais de l'année courante et le déficit de l'année précédente?

R C'est exact.

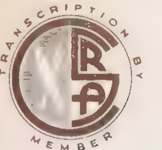
Q Ne croyez-vous pas, en regard du revenu maximum-minmum qui pourrait être convenu avec les pilotes pour une année, tout déficit qui pourrait survenir durant cette année pourrait être comblé de la même façon?

R Oui, il pourrait être comblé de la même façon, mais dans le cas des frais d'administration et non des frais réels

Dans le cas où vous avez une baisse considérable de trafic, au point de vue du revenu du pilote, vous avez à ce moment-là des pilotes qui ont moins de travail, et vous garantissez un revenu minimum.

Alors, je ne peux pas voir ni concevoir comment les armateurs ou le gouvernement, de gaieté de coeur, seraient en faveur de garder les pilotes inactifs ou semi-inactifs à un revenu élevé.

A ce moment-là, il y aurait revison du minimum à la baisse. Alors, on en revient à la même chose que la question de se baser sur le trafic et sur le tarif. S'il y a moins de trafic, présentement, les pilotes ont des revenus moindres; s'il y aplus de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

trafic, eh bien, le revenu est plus haut. On en revient à la même chose, mais on prend une échelle différente.

Q Dans l'intervalle, lorsqu'il y aura déficit, ne croyez-vous pas juste que le ministère, le gouvernement concerné comble ce déficit jusqu'à temps qu'il puisse être effacé par les revenus de l'année suivante?

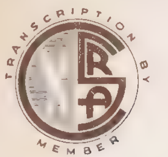
R On embarque encore - on invite un peu une ingérence des fonctionnaires, si vous voulez, ou quelque chose du genre, quand on peut emprunter, en hommesd'affaires, soit d'une banque, à un intérêt minime. Je crois qu'on est mieux, à ce moment-là, de s'organiser, sans inviter le gouvernement à fournir de l'argent.

Lorsque vous avez de l'argent qui est fourni à même les deniers publics, par l'intermédiaire d'un ministère, le gouvernement enverrait nécessairement des fonctionnaires qui seront là pour surveiller cet argent.

Q Est-ce que je dois comprendre de votre réponse que dans le cas d'un déficit, une année, dans les frais d'administration, les pilotes eux-mêmes, soit à même le revenu tiré d'autres tarifs, soit à même d'emprunt, verront à combler ce déficit?

R Soit à même un pouvoir d'emprunt, oui.

Q Maintenant, prenons le cas contraire: S'il y a surplus dans les produits du tarif d'administration, à quoi sera affecté ce surplus?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Pour prendre le même chiffre que vous avez dit tout à l'heure, s'il y a un surplus de cinquante mille dollars à la fin de l'année, je crois que lorsqu'on ferait des prévisions budgétaires pour l'année à venir, l'on devrait baisser le tarif d'administration et prendre en considération que nous débutons l'année avec une recette de cinquante mille dollars.

Q Pour résumer cette discussion, monsieur Bédard, je conçois que vous adoptez le même système en ce qui regarde le tarif des frais d'administration que les armateurs ont conçu en regard du revenu minimum et maximum que leur proposition envisage?

R Je ne crois pas, parce qu'il y en a un, c'est un revenu pour l'ouvrage effectué, tandis que l'autre, c'est pour des frais effectués d'administration.

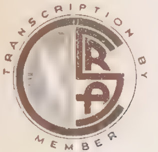
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Des charges fixes?

R Des charges fixes, oui.

LE PRESIDENT:

Il y a une autre considération que je crois qui devrait être faite: C'est que les deux tarifs envisagent deux choses différentes. Le premier tarif, celui des frais d'administration, c'est pour un montant fixe qui


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

n'a ni minimum ni maximum, un montant réel; tandis que le deuxième est un montant qui sera un minimum et un maximum.

Alors, si une année il y a un déficit et que les pilotes sont payés un minimum, pour que ce soit remboursé par les années à venir, il faudra que ce soit à même le surplus, par-dessus le maximum.

Alors, ça fait une différence de conception entre les deux tarifs.

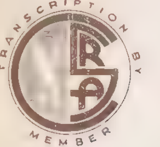
LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Monsieur Bédard, dans les questions qui vont suivre, je voudrais adopter l'ordre que vous avez suivi vous-même au cours de votre témoignage, et j'attire votre attention au paragraphe 6 du mémoire de la Fédération dans lequel il est dit que dès mil neuf cent cinquante-neuf (1959), les pilotes avaient considéré l'opportunité d'une Commission comme celle devant laquelle nous siégeons aujourd'hui?

R C'est exact.

Q Etes-vous au courant que les arma-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

teurs eux-mêmes, et si ma mémoire est bonne, avant mil neuf cent cinquante-neuf (1959), avaient eux-mêmes suggéré la nomination d'une Commission?

R   Je ne suis pas au courant. C'est possible.

Q   A tout évènement, il semble y avoir eu, si ce que vous dites est exact, commun accord sur les besoins d'une Commission pour faire enquête sur le pilotage?

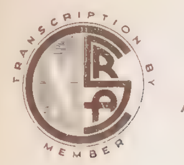
R   Il semble.

Q   Vous nous avez dit que pour les fins de la préparation de votre mémoire les pilotes [illegible] été consultés. N'est-il pas exact de dire cependant qu'en fait la préparation du mémoire, et tout particulièrement le choix des recommandations qui y sont contenues sont l'oeuvre d'un petit nombre parmi les pilotes?

R   Non.

Q   N'est-ce pas vrai, en fait, les membres délégués de chaque Corporation qui, en majeure partie, étaient ou sont encore les administrateurs de la Fédération, - ne sont-ce pas, dis-je, ces membres délégués qui sont en majeure partie responsables de l'élaboration de ces recommandations, et tout particulièrement du système laissant aux pilotes l'administration du pilotage, tel que mentionné au mémoire, l'oeuvre de ces télégués?

R   Il y a un échelonnage qu'ici on devrait comprendre: C'est que les propositions ont été préparées et soumises au conseil d'administration - il


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

y a un échelonnage qu'on doit considérer, c'est que premièrement, dans un mémoire aussi volumineux il doit y avoir un projet, et ce projet doit être discuté parmi les membres.

Alors, tel projet fut préparé et discuté avec chaque conseil d'administration. Maintenant les conseils d'administration ont considéré ce rapport, en ont fait part à leurs membres de manière verbale ou écrite, et par après, ces membres du conseil d'administration qui sont venus le quatre (4) juin avec d'autres membres délégués, en plus du conseil d'administration, avaient déjà eu l'occasion de discuter ces propositions avec les membres actifs qui ne sont ni dans le conseil d'administration, ni de la Fédération, ni dans le conseil d'administration de la Corporation, ni des membres délégués.

Naturellement, l'approbation s'est faite par les membres délégués, mais les membres délégués représentent les pilotes; ils ont eu l'occasion de discuter ces propositions avec les pilotes.

Q Vous admettrez avec moi, monsieur Bédard, que le système préconisé dans le mémoire dela Fédération en est un qui n'a certainement pas été élaboré à la dernière minute.

R Non, ça n'a pas été élaboré à la dernière minute.

Q Est-ce qu'il est exact de dire que ce système a été élaboré conjointement avec la formation des corporations? En d'autres termes, lorsqu'on a com-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mencé à créer ces organismes dont le premier a été créé je crois, en mil neuf cent cinquante-sept (1957), on prévoyait déjà sous forme d'ébauche, si vous voulez, le système que l'on préconise ici dans le mémoire.

R Je suis actif dans l'organisation des pilotes depuis mil neuf cent soixante (1960), et je peux dire qu'en mil neuf cent soixante (1960), à ma connaissance, on n'envisageait pas un programme comme tel, ici.

Q Est-ce que la formation des corporations, la création de ces organismes, n'avait pas pour but éventuel d'amener la création d'un système qui donnerait aux pilotes le contrôle de l'administration du pilotage?

R Pas à ma connaissance.

Q Pouvez-vous me dire...

R Et j'ai été actif à la préparation de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, et à ce moment-là, il n'est pas entré dans les discussions, ni n'est venu à mon idée que les pilotes préparaient cette Corporation dans le but de se préparer à prendre l'administration. Ce n'est pas le cas.

Q Etes-vous en mesure de me dire tout de même, - est-ce que d'après votre témoignage, ça serait postérieur, tout au moins à mil neuf cent soixante(1960) - pourriez-vous me dire toutefois quand l'idée a été ébauchée pour la première fois?

R Par qui? Par moi-même?

Q Au sein des Corporations, de leur


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

comité de délibération ou au sein de la Fédération elle-même qui réunit tous ces groupements-membres?

R Non, je ne peux pas dire exactement. Je dois dire que lorsque le ministre a annoncé la formation d'une Commission Royale il y a un an et demi ou peut-être deux ans, je ne me rappelle pas exactement, dès ce moment-là, on a commencé à discuter et à penser à différents plans administratifs qui seraient efficaces, et dont le mode serait approuvé par les pilotes. Je dirai que sincèrement, c'est depuis ce moment qu'on pense à..... à préparer un mémoire, et le résultat en est là.

Q Avant de travailler à l'élaboration ...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Peut-être, pour faciliter la preuve à cet égard:

Q Monsieur Bédard, est-ce qu'avant que vous partiez, disons, pour faire votre voyage d'études à l'étranger, il y avait une décision quelconque de prise quant au type d'administration, structure administrative qui serait recommandée devant la Commission?

R Non.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Alors, est-ce qu'il serait juste de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dire que le voyage que vous avez fait à l'étranger a été l'étincelle qui a produit le concept que vous avez exposé aujourd'hui?

R Bien, les recherches que nous avons faites ont certainement influencé ce concept; seulement que nous n'avons pas transporté quelque chose d'un endroit pour l'apporter ici; nous avons pris l'expérience acquise au Canada, le régime tel qu'il est en opération présentement, et ce que nous avons vu à l'étranger.

Q Je voudrais maintenant passer à l'étude de certaines des lois et des systèmes en vigueur à l'étranger que vous avez mentionnés au cours de votre témoignage: Prenons d'abord le système français.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je produis au témoin une copie de la loi.

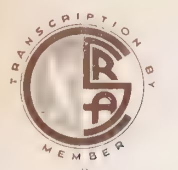
Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Vous nous avez dit qu'en vertu de ce système, le pilotage était obligatoire?

R C'est exact.

Q Dans quel sens vous êtes-vous servi de cette expression "le pilotage en France est obligatoire"?

R Bien, je crois, si j'ai bonne mémoire, la loi est bien explicite, le pilotage est obligatoire, mais tout de même, il faut qu'un pilote se présente et offre ses services.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je voudrais à cet égard lire avec vous l'article 2 de la loi française qui se lit comme suit:

"Le pilotage est obligatoire pour tous bâtiments français ou étrangers, sauf les cas visés à l'article 3 ci-après, dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local de la station de pilotage de ce port, règlement établit suivant la procédure prévue à l'article 19 de la présente loi

Le capitaine d'un bâtiment soumit à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manoeuvre pour se rendre au devant du navire."

N'est-il pas vrai, monsieur Bédard, que suivant la loi française, la seule pénalité imposée au capitaine qui ne prend pas pilote, c'est de payer les droits qu'il aurait eu à payer s'il avait pris pilote?

R ..... je le crois.

Q En d'autres termes, bien que l'on se sert de l'expression "le pilotage est obligatoire," la pénalité est la même qu'en vertu de la loi de la Marine Marchande du Canada: Le capitaine aura à payer les frais?

R Oui, si le pilote s'est présenté.

Q Si le pilote s'est présenté. En d'autres termes, n'est-ce pas exact de dire que malgré


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

les expressions dont on se sert, ce qui est obligatoire, en réalité, en France, c'est le paiement des droits?

R Je ne sais si je peux m'aventurer à dire: oui ou non, là-dessus, n'étant pas un homme de loi, pour débattre article contre article.

Q Avez-vous eu l'occasion de discuter avec les pilotes de France de la jurisprudence française à cet égard?

R Non.

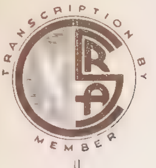
Q On ne vous a jamais dit que d'après la jurisprudence française, les Cours étaient très soigneuses de toujours faire remarquer que malgré l'obligation qui semblerait apparaître à la loi, le capitaine du navire était toujours libre de prendre ou de ne pas prendre pilote?

R Non.

Q Quitte à payer des droits?

R Effectivement, le pilotage est considéré comme étant un pilotage obligatoire, tel qu'il est inscrit dans la loi, et les bateaux sont soumis à cette obligation et prennent des pilotes.

Me MARC LALONDE, c.r., pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent: Je réfère la Commission à la circulaire ministérielle annexée à la loi, dans le volume que je dépose, et les commentaires du ministre sur l'article 2, et aussi certaine jurisprudence qui est citée à la fin du volume.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

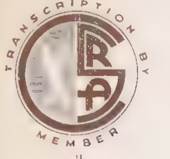
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Et je suggère, Votre Seigneurie, que ce qui vient d'être dit a plutôt trait à la plaidoirie qu'à la transquestion.

LE PRESIDENT:
Evidemment, c'est que le témoin avait dit que c'est un pilotage obligatoire. Alors, par conséquent, c'était pour faire qualifier, si on peut dire, cette réponse, alors, pour montrer que ce n'était peut-être pas exactement ça.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
En donnant des arguments pour contredire...

LE PRESIDENT:
Ah, pour le reste, à savoir quelle est la valeur du droit français, c'est une question de plaidoirie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je réfère aux paragraphes 13, 14, 15, 16 et 17 de la circulaire ministérielle.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Quelle page?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Page 41 et 42.

LE PRESIDENT:
Et évidemment, une loi ne vaut qu'en autant qu'on puisse l'appliquer; s'il n'y a pas de sanction, c'est une loi qui n'a pas beaucoup.....

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Eh bien, le ministre dit ceci, paragraphe 17: "Il peut sembler, a priori, anormal que, l'obligation du pilotage étant inscrite dans la loi, cette même loi prévoie le cas où le capitaine ne prend pas de pilote, lorsqu'il navigue dans une zone où le pilotage est obligatoire. Mais la disposition dont il s'agit constitue une sanction vis-à-vis du capitaine qui voudrait se soustraire aux prescriptions règlementaires. Cette sanction aurait pu, sans doute, être d'ordre pénal. Elle a, par exemple, ce caractère en Angleterre,



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

où le capitaine qui ne prend pas de pilote est passible d'une amende. En France, les usages n'ont pas admis, jusqu'ici, une sanction de cet ordre, parce que , dans la pratique, il se trouve des cas où le capitaine, par sa fréquentation d'un port, peut ne pas avoir besoin absolu des conseils du pilote et l'on a répugné à admettre qu'il fut, dans la circonstance, passible d'une sanction pénale. Il a paru plus expédient de l'obliger à payer le pilote, comme s'il avait utilisé ses services, étant donné que l'exploitation d'une station de pilotage entraîne, tant pour le personnel que pour le matériel, des frais et des dépenses parfois considérables auxquels tous les navires usagers de la station doivent participer."

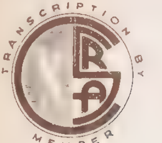
LE PRESIDENT:

La question de frais est, je pense bien, pas mal établie.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Fed. of Canada:

Q J'ai cru comprendre, d'après votre témoignage, qu'en France, d'après les renseignements que



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

vous avez obtenus des pilotes, les navires, en fait, prennent pilote?

R C'est exact.

Q Me restreignant aux navires de navigation hauturière dans le fleuve St-Laurent, n'est-ce pas qu'à l'égard des dispositions de notre loi, le même résultat est obtenu: Les navires océaniques prennent pilotes, toujours?

R A quelques exceptions - il y a quelques exceptions.

Q Lorsque les pilotes sont en grève, par exemple?

R Non.

Q Quelques exceptions qui sont excessivement rares?

R Ca arrive à tous les ans.

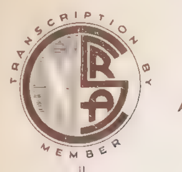
Q Etes-vous prêt à admettre...

R Ca arrive à tous les ans; ce sont de rares exceptions, mais il y en a.

Q Il y a eu le cas d'un remorqueur, par exemple, qui, en mil neuf cent soixante (1960), n'a pas pris pilote, un remorqueur anglais qui remontait le fleuve, le Melanie?

R Le Melanie, vous référez à celui qui s'est échoué?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Pour son malheur .


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
On m'informe qu'il y aurait eu un gros remorqueur américain aussi, cet automne, mais on ne dit pas s'il s'est échoué ou pas.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Les remorqueurs, en passant, sont des navires qui ont l'habitude de naviguer dans les eaux étroites, dans les ports, etc.?

R Oui.

Q Passons maintenant à la loi allemande. Vous nous avez dit, si j'ai bonne mémoire. Dans certains cas, le pilotage est obligatoire, et dans d'autres, il ne l'est pas. Est-ce exact?

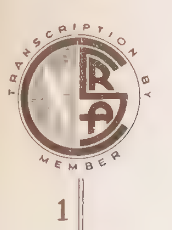
R La règle du pilotage obligatoire et l'obligation vient seulement en fonction dans le canal de Kiel.

Q Quand vous dites "le règle n'entre en fonction que dans le canal de Kiel," est-ce que je dois comprendre que partout ailleurs, dans les ports allemand, l'usage du pilote est facultatif?

R Oui, c'est exact.

Q Maintenant, dans le canal de Kiel, vous nous dites que l'usage du pilote, pour le navire, est obligatoire?

R Oui, 500 tonnes brut et plus.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que dans le cas du canal de Kiel il y a sanction quelconque imposée au capitaine qui ne prendrait pas de pilote?

R De mémoire, je ne peux pas dire.

Q Est-ce que dans ce cas-là également, la situation n'est pas celle-ci: Que si le capitaine ne prend pas pilote, il aura à payer les frais de pilotage comme s'il avait pris pilote?

R C'est la même réponse que je vous ai donnée tout à l'heure: de mémoire, je ne peux pas dire.

Q Qui contrôle le trafic dans le canal de Kiel? Avez-vous été en mesure de faire enquête à ce sujet?

R Le contrôle complet du trafic, ou si vous voulez dire: Comment est-ce qu'on requiert les services d'un pilote?

Q Non, qui contrôle le trafic au point de vue mouvement des navires? Qui donnera permission à un navire de procéder ou d'ancrer ou d'attendre à un certain endroit pour effectuer une rencontre, ou attendre pour telle ou telle autre raison?

R Je ne suis pas en mesure de répondre, monsieur Brisset.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Sur la question antérieure de mon confrère, je n'ai pas la disposition exacte concernant le canal de Kiel,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

mais j'ai la loi de pilotage de mil neuf cent cinquante-quatre (1954), et je serais étonné qu'il y ait des dispositions contraires, allant à l'encontre de la loi même, et l'article 54 de la loi allemande déclare et je lis la traduction française:

"Si un capitaine de navire, qui est obligé, par le règlement de pilotage, de prendre un pilote, s'y refuse, il sera puni de prison allant jusqu'à trois mois, ou devra payer une amende.

Il en sera de même de celui qui, sur un navire, est obligé de prendre un pilote et qui l'empêche d'exerçer consciencieusement sa fonction."

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Cet extrait de la loi allemande, que mon confrère vient de lire, s'applique, n'est-ce pas, exclusivement au canal de Kiel. Est-ce que c'est le seul endroit où le pilotage est obligatoire?

R Je le crois.

Q J'en reviens à ma question: Quelle est l'autorité, s'il y en a une, qui contrôle le trafic dans le canal de Kiel?

R .....

Q De quelle juridiction, alors, relèvent les pilotes du canal de Kiel?

R La même juridiction que les pilotes de Hambourg ou de la rivière Elbe; le système est identique au point de vue ministre des Transports et chef-pilote qui est le président de l'Association des Pilotes pour Kiel.

Q Est-ce que l'autorité qui administre le canal de Kiel a quelque juridiction quelconque sur ses pilotes? Savez-vous?

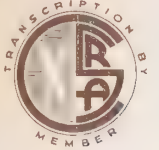
R Je ne peux pas vous dire, monsieur Brisset; l'étude que nous avons faite en Allemagne s'est concentrée surtout sur la rivière Elbe.

Tout de même, nous avons eu des informations, nous avons la règlementation du canal de Kiel, mais elle n'est pas traduite; nous l'avons ici en Allemand.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q L'information que vous avez donnée à la Commission concernant le fait que les pilotes de Kiel sont organisés en associations, ils ont un chef-pilote...

R Ca, nous avons vérifié ce fait avec le président de l'Association des Pilotes Allemands, et naturellement, l'Association des Pilotes de Kiel sont obligés de faire partie de la Fédération des Pilotes d'allemagne.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Vous êtes-vous enquis de la raison qui ait motivé le pilotage obligatoire dans le canal de Kiel?

R Ce qu'on nous a dit: C'était pour des raisons de sécurité.

Q Quand vous dites "sécurité", évidemment...

R Je réfère à la sécurité du navire.

Q Je vous ai demandé, monsieur Bédard, pour quelle raison on a fait le pilotage obligatoire dans le canal de Kiel, et vous m'avez répondu: "Pour raison de sécurité."

N'est-il pas vrai que la raison de sécurité dont il est ici question est une raison en partie militaire, raison de sécurité militaire, sécurité du pays en regard de l'usage du canal de Kiel, par, particulièrement, les bateaux étrangers?

R L'information que nous avons eue à cet effet était que c'était une raison de sécurité aux navires et aux installations telles que les écluses et le canal même.

Maintenant, cette information, nous la détenons des pilotes, et en l'ayant eue, nous avons eu l'impression que c'était au point de vue sécurité de navigation, et non pas au point de vue sécurité militaire, si vous voulez.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q D'accord. On a voulu assurer au maximum la sécurité des installations du canal, réalisant les dangers qui pourraient résulter si ces installations étaient endommagées, s'il y avait retard par suite d'un accident, d'un sinistre dans le canal même.

R Oui, ainsi qu'aux navires.

(Me Jacques en anglais).

LE TEMOIN:

R L'information que nous avions à propos de Kiel était de cinq cents tonnes.

LE PRESIDENT:

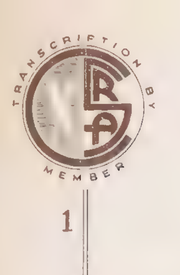
A tout évènement, ces données feront l'objet de vérifications par nous.

Ce sont des choses, les lois et les règlements, nous pouvons les obtenir; et s'il y a lieu d'obtenir des renseignements additionnels, nous le ferons.

Me JEAN BRISSET, c.r., pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Avant de quitter ce sujet, car je n'ai pas l'intention de voir tous les pays que vous avez vous-même visités, je voudrais dire un mot de l'Italie. Vous avez dit, particulièrement en regard des ports des districts de pilotage italiens que le pilotage était obligatoire?

R Oui.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Etes-vous au courant que cette question d'une obligation pour le capitaine de prendre un pilote dans les ports italiens, l'obligation imposée par une loi spéciale a été l'objet de discussions entre les Associations de pilotes et les autorités gouvernementales, discussions qui ont couvert une période de près de 15 ans?

R Non.

Q Savez-vous, à tout évènement, si - vous dites qu'il y a pilotage obligatoire - quelle est la pénalité qui serait imposée au capitaine qui ne prendrait pas de pilote dans les districts de pilotage italiens?

R .....

Q Pour simplifier la chose, est-ce qu'il n'y a pas également en Italie, une disposition à l'effet que le capitaine qui ne prend pas de pilote paiera les frais de pilotage, je crois, un maximum.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Si mon confrère a la référence, il peut la donner; les règlements, les lois sur le pilotage ont été déposées.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Malheureusement, ma connaissance de l'italien est telle que j'avoue ne pas vouloir m'aventurer ici.

R Il faudrait que je réfère au texte de loi, monsieur Brisset; je ne me rappelle pas, là .

Q Passons à autre chose. Vous nous avez dit qu'au cours de votre voyage, vous avez rencontré, dans certaines juridictions, des règlements relativement aux pilotes décrétant que les pilotes devaient avoir leur domicile dans un rayon plutôt restreint voisin de la station de pilotage?

R Je ne me rappelle pas avoir dit ça.

J'ai dit que les pilotes demeuraient dans un arrondissement près de la station de pilotage. De là à dire qu'il y avait des règlements qui les con traignaient à demeurer là, je ne me rappelle pas avoir dit ça.

Est-ce que vous référez à Rouen? Je me rappelle d'avoir mentionné que Rouen, les pilotes demeuraient dans cette ville, ou tout près de cette ville, mais.....

Q Vous n'êtes pas en mesure de me dire, alors, et j'aurais mal compris votre témoignage, qu'il existe en fait dans certaines juridictions des règlements ou exigences relativement à l'endroit du domicile du pilote?

R Non.

Q Croyez-vous qu'il y aurait avantage, en ce qui regarde les pilotes, les pilotes du St-Laurent qu'un règlement soit passé exigeant que les pilotes demeurent dans un rayon de x de la station de pilotage ou

de l'endroit où ils doivent prendre la vedette pour monter sur le navire?

R Non.

Q Même si, calculant la charge du travail du pilote, on doit tenir compte du temps passé par lui pour se rendre de son domicile à la station, ou vice versa?

R Le pilote, par le fait même qu'il est pilote d'une circonscription, a tout intérêt à demeurer dans un endroit à sa convenance, à la convenance de sa famille, et si on relève les pilotes, on verra qu'ils demeurent généralement près de leur travail.

Si un pilote a sa famille à l'extétieur et désire établir un quartier général dans la ville où il travaille, je crois que c'est libre à lui de le faire.

Maintenant, au point de vue statistiques, j'aimerais encore répéter ce que j'ai déjà dit: On peut avoir certaines statistiques pour fins de comparaison, mais je ne crois pas que le pilote doit être étiquetté comme un type qui travaille à l'heure, et il va travailler tant d'heures, et va mériter tant de rémunération, soit en activités à bord du navire ou en voyageant par les voies terrestres, ou en attendant à la station.

Q Vous nous avez dit qu'au cours de vos voyages, vos visites à différentes juridictions de pilotage, circonscription de pilotage, vous avez rencontré

des circonscriptions où la pension était établie sur une base d'un pourcentage des revenus des pilotes en activité?

R C'est exact.

Q En d'autres termes, si je comprends bien le système, à même les revenus totaux ou les recettes totales, plutôt, de la circonscription, on met de côté un montant X qui paiera - qui servira à payer les pilotes en retraite un pourcentage du revenu du pilote en activité?

R .....

Q En d'autres termes, ce montant provient de la caisse commune?

R Voici: Il y a des endroits où vous avez un double tarif, c'est-à-dire un tarif jumelé: Un pour l'administration et l'autre pour la rémunération des pilotes; et vous avez d'autres endroits où il y a un simple tarif.

Alors, les endroits où il y a un simple tarif, la pension vient de ce simple tarif.

Aux endroits où vous avez un double tarif, la pension vient du tarif de rémunération des pilotes.

Q Et non pas du tarif d'administration?

R L'endroit qui me vient à l'idée, toujours, présentement, vient du tarif de rémunération. Maintenant, pour vous affirmer que ça ne vient pas du tarif d'administration, il faudrait que je vérifie; il

peut y en avoir.

Q Seriez-vous d'accord que si le concept de la Fédération des Armateurs de fixer un revenu annuel pour les pilotes dans les cadres du minimum et du maximum, ce système de pension pourrait être introduit?

R Je crois qu'il pourrait être introduit sans avoir besoin de fixer un minimum et un maximum.

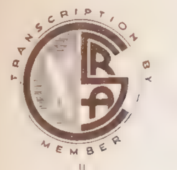
Q En d'autres termes, vous croyez que ça peut être introduit dans un cas comme dans l'autre?

R Je le crois, oui.

Q Avez-vous songé à ce qui arriverait à ce moment-là si un tel système était établi, des fonds déjà accumulés?

R Les fonds déjà accumulés sont justement là pour garantir les pensions des pensionnés, et nous, les pilotes qui sont plus jeunes et qui payent encore dans un fonds sommes à nous construire un revenu à même ces fonds, et je crois que si à ce moment-là un tel système était adopté ici, ce fonds continuerait à payer les pilotes pensionnés et servirait à payer une partie des pilotes en activité, qui sont présentement en activité, mais qui deviendront pensionnés, si vous voulez.

Q Et ceci, jusqu'à l'épuisement du fonds, alors que le nouveau système pourrait entrer en vigueur?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Oui.

Q Bien qu'il n'y ait pas de recommandation contenue dans le mémoire de la Fédération au sujet d'un pareil système de pension, êtes-vous en mesure de me dire si la Fédération, et évidemment les pilotes qu'elle représente, serait en faveur d'un système analogue?

R Non, je ne peux pas vous dire si les membres délégués et les pilotes, après consultation, seraient en faveur d'un système analogue; il n'y a pas de résolution comme telle, alors, je peux avoir une opinion personnelle, mais je ne peux pas parler au nom des pilotes du St-Laurent.

Q En d'autres termes, c'est là un système qui n'a pas encore fait l'objet de discussion parmi les pilotes?

R Pas de discussion approfondie pour en prendre une résolution et l'adopter.

Q Si vous voulez me permettre, je voudrais en revenir à un moment donné, à ce moment-ci, à un autre système de pilotage qui est celui en vigueur dans le canal Suez et également dans le canal Panama. Etes-vous en mesure de me dire si en fait l'autorité qui a juridiction sur le canal, soit Suez, soit Panama, contrôle également le trafic?

R A Suez, oui, l'autorité contrôle le trafic. Nous avons été sur place et avons vu le système.

A Panama, il faudrait référer aux

livres que nous avons.

Q Vous êtes allé en Egypte, je crois?

R En Egypte, oui.

Q Alors, vous êtes en mesure de confirmer que l'autorité du canal de Suez contrôle le trafic?

R C'est exact.

Q En d'autres termes, par contrôle, et je crois qu'il fait s'entendre, contrôle veut dire: Déterminer quand tel navire entrera dans le canal, en sortira, devra ancrer, s'arrêter, ainsi de suite?

R C'est exact.

Q L'autorité du canal de Suez est également l'autorité qui a juridiction sur les pilotes?

R Oui.

Q Ou tout autre, autre point de vue discipline, détermination du tarif de pilotage, etc.?

R C'est exact. Il n'y a pas de tarif de pilotage comme tel; les pilotes sont payés à salaire fixe qui revient du tarif global pour le transit d'un navire à travers le canal Suez.

Q En d'autres termes, les pilotes de Suez sont les employés de l'autorité du canal de Suez?

R C'est exact.

Q Les tarifs sont établis par l'autorité elle-même?

R C'est exact.

Q De façon à rencontrer les émoluments payés au personnel, et les frais d'administration?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Et les pilotes n'ont pas d'association ou de corporation comme telle.

Même, ce fait m'intriguait un peu; j'ai demandé au pilote senior qui était là, qui est-ce qui les représentait envers l'autorité lorsqu'un problème s'élevait; il devait y avoir un président ou un vice-président, quelque chose. Il dit: "Non, on n'a absolument rien."

Un peu plus tard, j'ai demandé la même question, il dit: "Ici, monsieur, dans le canal de Suez, on n'a jamais de problème, l'autorité est de toute bienfaisance."

ADVENANT 5:00 HEURES P.M. LA COUR EST AJOURNEE AU LENDEMAIN A 11:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ROYAL COMMISSION

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, P.-Q.

VOLUME No.: 97

DATE:

16 janvier 1964.

TEXTE FRANCAIS.

OFFICIAL REPORTERS
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
BOARD OF TRADE BLDG.
11 ADELAIDE ST: W.
TORONTO

364-5865 364-7383

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, président

Monsieur Robert K. SMITH, commissaire,
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., Secrétaire.

Me MAURICE JACQUES,
procureur de la Commission:

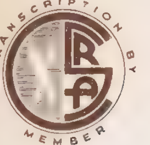
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
procureur de la Can. Merchant Service Guild:

Me JEAN BRISSET, c.r.,
procureur de la Shipping Federation of Canada:

Me MARC LALONDE, c.r.,
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent:
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central:
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal:
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent et de la Voie Maritime:
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

VOLUME 97 - Page A-855 à A-987

SEANCE DU 16 janvier 1964 - TEXTE FRANCAIS.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


TRANSCRIPTION BY
MEMBER
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

I N D E X

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président

ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire.

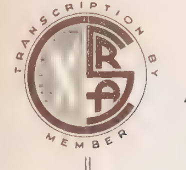
Le seizième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

Capitaine ANDRE BEDARD -

Transquestion continuée par Me Brisset, c.r.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Monsieur Bédard, je voudrais vous référer au paragraphe 378 du mémoire de la Fédération où l'on déclare que les frais de pilotage, en regard des frais généraux encourus par un navire au cours d'un voyage, sont minimes comparativement aux autres droits que doit encourir l'armateur; et vous donnez comme exemple un état de la perte de revenu des navires des Grands-Lacs retardés par des troubles syndicaux tels


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'on en a fait la preuve devant la Commission Norris. Est-ce que je dois comprendre de votre témoignage que vous faites une relation entre les revenus nets du navire et les droits de pilotage?

R Non, pas nécessairement. Ceci a été un point de comparaison, si vous voulez, et ce fait était établi devant une Commission Royale, par un armateur lui-même; alors, vu que ces chiffres étaient disponibles, nous nous en sommes servis pour fins de comparaison, et aussi pour essayer de démontrer à la Commission qu'un pilote est capable d'économiser, en somme, son revenu de tarif.

Q Quand vous référez au revenu net, qu'est-ce que vous entendez par là?

R Les revenus nets tels qu'ils avaient été mis de l'avant par monsieur Leitch.

Q En d'autres termes, il ne s'agit pas de profit, mais tout simplement du revenu du navire, à l'exclusion des frais de chargement et de déchargement et des droits à payer dans la voie maritime?

R Il faudrait référer à l'exhibit. Je crois que sur l'exhibit, tous ces frais sont..... énumérés, et on arrive à une déduction.

Q Maintenant, voulez-vous examiner l'exhibit 881, particulièrement le premier état qui se réfère au navire Gordon C Leitch et me confirmer si l'avancé que je viens de faire est bien exact?

R ..... ce qui est montré ici est le revenu brut moins ce qui est déduit, en anglais "loading

charges, tools and unloading charges," ce qui est marqué comme laissant un revenu net par jour de $5,038.13.

Q Merci. En d'autres termes, sauf pour les fins que vous nous avez mentionnées, soit le temps que peut sauver un pilote au navire, vous ne prétendez aucunement que les frais de pilotage doivent être relatés, soit par exemple au revenu du navire, soit à son coût de construction ou autres facteurs semblables?

R Non, ce n'était pas l'intention, par ce paragraphe 378, de démontrer ce que vous venez de suggérer.

Q Est-ce qu'au cours de votre voyage en Europe, vous êtes allé en Norvège?

R Oui.

Q Vous nous avez dit ne pas avoir pris contact avec les armateurs ou les associations d'armateurs. Est-ce que je dois comprendre que vous n'avez eu aucun contact nulle part avec les armateurs?

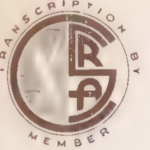
R Non, occasionnellement nous avons rencontré des représentants d'armateurs, comme à Southampton, par exemple et peut-être un ou deux autres endroits.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Glasgow?

R Glasgow aussi.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q En Norvège, est-ce que vous avez eu l'occasion de rencontrer des armateurs?

R Non.

Q Savez-vous qu'il existe en Norvège une association qu'on appelle "Norwegian Ship Owners Association"?

R Je ne savais pas.

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion de discuter de frais de pilotage ou de droit de pilotage avec les pilotes norvégiens?

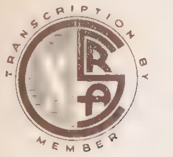
R Non.

Q Qui avez-vous rencontré en Norvège?

R En Norvège, nous avons rencontré le directeur du pilotage, je ne me souviens pas de mémoire, un monsieur Gilhuss-Moe, et le représentant syndical, monsieur Flatabo, et quelques pilotes au bureau des pilotes de Oslo.

Q Monsieur Bédard, au sujet de la situation en Norvège, je voudrais vous citer copie d'un rapport que la Fédération des Armateurs a reçu de l'Association des Armateurs norvégiens, avec la permission de la Commission, quitte à produire plus tard ce rapport.

Voici ce qu'on a dit, au sujet de l'influence des frais de pilotage sur les affaires maritimes : " The trend in recent years, poor markets and increased pilotage dues has resulted in the fact that the pilotage dues had considerable influence on the owner's choice of charter. This fact is especially noticeable in the operation of smaller ships in Norway. There are examples of owners rejecting offers of charter because the pilotage dues make the charter unprofitable. Some


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



completed voyages of the extensive coasting have resulted in losses because of the high compulsory pilotage dues. It is considered a fact that the high compulsory pilotage dues have made a ship avoid Norwegian coastal waters whenever possible in preference to open ports and make short approaches direct to the ports concerned. The safety that the Norwegian inner waterway offers to the shipping trade is taxed through unreasonably high pilotage dues. this structural change in navigation has resulted in loss of business and profit to the ships' suppliers in the eatside towns. The pilots are, to a certain extent, aware of this situation and have made approaches to the Government in order to have the pilotage dues reduces but so far without any result."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Ca ressemble au mémoire de la Shipping Federation of Canada.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Etes-vous au courant que les pilotes eux-mêmes, en Norvège, aient fait pression auprès du gouvernement pour demander que les taux de pilotage soient réduits?

R Je dois dire que les pilotes en Norvège ..... la situation du pilotage en Norvège est assez confuse: Il y a des pilotes qui sont des fonctionnaires de l'état; il y a des pilotes qui sont des employés de certaines compagnies qu'on appelle Rota Pilots, et il y a des pilotes qui ont le statut d'entrepreneurs libres. Et, être au courant qu'ils aient fait pression pour réduire les tarifs, je n'en sais absolument rien.

Maintenant, j'aimerais ici citer un

document que nous pourrons produire devant la Commission, qui nous a été remis par le capitaine Hilton Lowe à Manchester, dans lequel on avait calculé le coût total du pilotage par rapport au coût du pilotage de Norfolk. Ce calcul a été fait en mil neuf cent soixante et un (1961), et démontrait que le pilotage s'élève à 0.2 de 1% du coût total dans le port, pour un navire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Je désirerais déposer ce document qui est une photocopie du New York Journal of Commerce, 30 novembre 1961, à moins que ce soit: 1951. Il y a une note sur le document: 5 1 au crayon, mais je crois que c'est: 1961.

Cette référence est tirée - les calculs auxquels réfère monsieur Bédard apparaissent dans cet article, et cet article s'appuie sur un rapport publié par le Norfolk Port Authority, et les chiffres mentionnés s'appuient sur les faits suivants, je cite: "The survey also contains a brakedown on the money put into circulation by the turn around of a C-2 cargo ship carrying 7,500 tons of cargo in for discharge and the

same amount out in exports. None of these figures include the revenues received by the railroads and trucking companies for hauling the cargo beyond the port nor do they include the wages paid by the crew of the steamship, a good portion of which stays in the port, nor insurance on the vessel cargo on piers, nor many other hard-to-measure expenditures involved in waterborne trade movements."

Et subséquemment, il donne une indication détaillée de tous les frais qui sont calculés ici, qui s'élèvent à environ cent mille six cent quatre-vingt-trois dollars, indiquant la part des droits de pilotage dans ceci.

LE PRESIDENT:
Pièce 902. Alors, la description, c'est bien: Extrait du New York Journal of Commerce en date du trente (30) novembre mil neuf cent soixante et un (1961), re: Norfolk Port Authority Statistics including pilotage.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
poue la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Monsieur Bédard, puisque nous sommes sur le sujet du pilotage aux Etats-Unis, à ce moment-ci permettez-moi de vous poser quelques questions. Vous avez eu, je constate, plusieurs entrevues et discussions avec le capitaine Lowe qui est le président de l'association américaine des pilotes, n'est-ce pas?

R C'est exact.

Q Au cours de ces discussions, avez-vous eu l'occasion de lui poser des questions sur la navigation côtière aux Etats-Unis?

R Oui.

Q Etes-vous en mesure de me dire si en fait aujourd'hui la navigation côtière aux Etats-Unis, particulièrement sur la côte de l'Est, est plus ou moins disparue?

R Ah, elle a diminué de beaucoup de ce qu'elle était autrefois, se limitant surtout aux pétroliers, maintenant, je crois.

Q Est-ce qu'on vous a dévoilé la cause de cette diminution dans la navigation côtière?

R Non.

Q Malgré les efforts que vous connaissez sans doute des armateurs de mécaniser, si je peux me servir de l'expression, leurs navires en se servant par exemple de contenants en aluminium, et éliminant la main d'oeuvre dans le chargement et le déchargement.

R Non, on ne nous a pas dévoilé pourquoi la navigation côtière a été en regression. Toutefois,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

je croirais qu'un facteur pourrait être la navigation dans les canaux où on se sert de barques et de remorqueurs en grande quantité, mais ceci est une impression personnelle; je n'ai pas de preuve à cet effet.

Q Tout de même, seriez-vous d'accord avec moi que la raison principale de ce déclin dans la navigation côtière était le coût trop élevé, tenant compte des salaires de l'équipage, de la main d'oeuvre pour charger et décharger, et le pilotage?

R Je n'ai pas d'idée; je n'ai pas fait d'études économiques à ce sujet; je n'ai pas d'idée quels sont les facteurs.

Q Tout demême, dans votre expérience comme pilote, j'imagine que vous êtes monté à bord de plusieurs navires, y compris des navires tout à fait modernes?

R Oui.

Q Avez-vous constaté, dans les nouvelles constructions, que les armateurs cherchent à simplifier, ou plutôt cherchent à améliorer l'équipement de façon à pouvoir éliminer la main d'oeuvre, par exemple?

R ..... Sur certains navires, oui. Vous parliez des bateaux avec des contenants d'aluminium, par exemple, où on charge le contenant au complet. Ca peut éliminer la main d'oeuvre de débardeurs; ça peut créer de l'ouvrage pour de la main d'oeuvre dans une manufacture où on charge directement là-dedans. C'est une possibilité.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q De même que cet équipement que l'on installe aujourd'hui à bord de certains navires, pour accélérer le chargement et le déchargement, ou encore pour permettre aux navires de faire ce chargement ou ce déchargement sans avoir recours à la main d'oeuvre de terre?

R Disons que les armateurs, comme dans d'autres secteurs de l'industrie, ont recours à l'automatisation, en autant qu'ils sont capables de le faire.

Q Vous avez le mot juste que je cherchais depuis cinq minutes Est-ce que vous prévoyez que cette automatisation puisse, dans une certaine limite, parvenir à remplaçer le pilote?

R ..... si on parle de siècles à venir, il n'y a rien d'impossible, naturellement, tout se remplace par du mécanique; même, les génies électroniques, maintenant, pour parler du temps où nous allons vivre, et j'espère que nous vivrons plusieurs années, je ne crois pas qu'on pourra remplaçer le pilote par des moyens techniques dans un avenir aussi rapproché.

Il ne faut pas oublier que dans les eaux étroites où le trafic augmente constamment, le danger augmente aussi, et je crois qu'il y a le facteur erreur , un facteur humain qui existe d'ailleurs mais si vous comprenez le facteur aussi erreur qu'il pourrait y avoir au point de vue automatisation, à ce moment-là, les dangers sont encore très grands, et je

ne crois pas que la science, à date, soit capable de mettre sur pied un tel système.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Il n'y aura pas possibilité de remplaçer l'armateur de la même façon?

R Peut-être pas.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

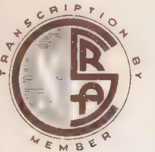
Votre Seigneurie, je m'intéresse à cette question de la mécanisation. Dans le domaine du droit, Votre Seigneurie sait peut-être déjà que les ingénieurs travaillent sur la possibilité de remplaçer les juges par des machines électroniques.

LE PRESIDENT:

Il y aura peut-être plus d'uniformité dans la jurisprudence.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Est-ce que vous avez eu l'occasion, par exemple, monsieur Bédard , de piloter un navire équipé de télévision dans la timonerie pour permettre par exemple à celui qui est bien près de voir en tout temps ce qu'il y a en avant de son navire, et faire une approche au quai, à un mur d'approche, en étant toujours au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

courant de la distance qui le sépare de ce quai ou de ce mur d'approche?

R J'ai eu l'occasion de piloter un navire sur lequel il y avait un tel appareil de télévision.

Maintenant, je ne pourrais pas dire que l'appareil indiquait la distance du mur d'approche; il n'y avait pas d'échelle qui pouvait être ajustable pour montrer la distance qu'on était de ce mur. En plus, dire que cet appareil peut fonctionner en tout temps; de nuit, l'appareil démontre absolument rien, excepté la noirceur.

Q Evidemment, l'appareil ne couvre pas toutes les conditions et circonstances?

R Non.

Q Mais c'est tout de même une amélioration d'opérations récentes dans ce domaine?

R C'est un nouvel instrument électronique dont on se sert à bord des bateaux. Je crois qu'il est peut-être un peu tôt pour dire que c'est une amélioration ou un "gadget".

Q Je voudrais maintenant passer au titre des recommandations générales de la Fédération des Pilotes. Vous avez déclaré, au paragraphe 399 du mémoire de ces recommandations générales mises de l'avant par la Fédération, ceci: Inspirer en particulier des systèmes de pilotage allemand, américain, français et italien, et tout particulièrement que le régime de pilotage en Allemagne a retenu l'attention de la Fédé-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ration. En fait, est-ce qu'il est juste de dire que dans son concept général, le système préconisé par la Fédération est basé sur le système Allemand?

R En grande partie, oui, en grande partie.

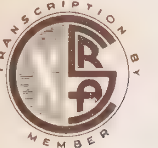
Q Plus que sur n'importe quel autre?

r Oui, je crois que c'est le système allemand qui nous a influencés le plus en compagnie du système français et américain.

Q Maintenant, en préconisant un système qui se rapproche du système allemand, est-ce que vous avez tenu compte du caractère allemand qui, on va vous le dire, je crois,est un caractère reconnu pour sa discipline?

R Oui, je crois que le système français, au point de vue administratif est assez analogue au système allemand, et dans les deux pays, nous avons vu - nous avons été en état de constater que ça fonctionnait bien. Alors, je crois que peut-être, que le caractère et la discipline du canadien de langue française se rapporcheraient peut-être plus de celui du français que de l'allemand, mais tout de même, dans les deux pays, même si on place le canadien de langue française entre les allemands et les français, au point de vue caractère, je crois qu'on arrivera à mettre le système en pratique avec le caractère que nous avons.

Q Vous nous avez référé également au système américain, et à cet égard, je ne voudrais que souligner un à côté de ce système qui est celui-ci -


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

corrigez-moi si j'ai tort - durant que dans le système américain, et pour donner un exemple, le système en vigueur dans le port de New York, les commissaires font l'inspection des livres de l'Association des Pilotes, y compris l'inspection de ces livres et de leurs affaires en tant qu'il s'agisse de la régie interne de l'association, par exemple de la distribution de la caisse commune. Etes-vous au courant?

R Les états financiers sont transmis le quinze (15) de chaque mois au commissaire.

Je crois qu'il faudrait vérifier un exhibit que nous avons remis, et qui était "Regulations Bye-Laws of Commissioners of the city of New York," à cet effet-là. C'est possible, et ça peut être seulement au point de vue administratif; je ne peux pas répondre dans l'affirmative ni dans la négative sans consulter l'exhibit.

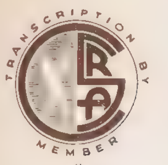
Q Avez-vous consulté le capitaine Lowe à cet égard, par exemple?

R Non, à cet égard, nous avons consulté le capitaine Reid et un autre capitaine de New York qui étaient respectivement présidents de l'Association des Pilotes...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Sherwood?

R Des pilotes du New Jersey, et Sandy Hook, capitaine Sherwood.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Le secrétaire de la Commission me réfère au règlement numéro 3 des commissaires de l'état de New York qui se lit comme suit:

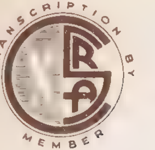
"Accounting of Monies: On or before the 15th day pf each month the pilots licensed by the Commissioners shall render to the Secratary of the Board an accounting of all monies collected for pilotage during the preceding month".

R Ceci, naturellement, s'explique aussi dans le fait que le port de New York n'a qu'un tarif, et qu'à même ce tarif on paie pour l'administration et aussi pour la rémunération des pilotes.

Q Etes-vous tout de même en mesure de me confirmer que tous les livres de l'Association des Pilotes, disons, dans l'état de New York, sont sujets à inspection et vérification des auditeurs nommés par les commissaires?

R Bien voici: Vous avez lu l'article 3 qui disait qu'on devait donner "accounting of pilotage dues" le quinze de chaque mois. Alors, je crois que c'est assez explicite.

Q Je soulève ce point-ci, si je puis faire une digression, à ce moment-ci, parce que dans une de vos recommandations vous dites que le commissaire n'aura le droit que de faire la vérification des livres de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

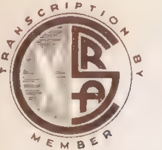
la corporation ou de l'Association concernée qu'en ce qui regarde les frais d'administration collectés à même le tarif prévoyant le paiement d'un certain droit pour couvrir ces frais?

R Le commissaire a droit de surveillance, et il a certainement droit à l'inspection des livres des corporations de pilotes; et lorsque les pilotes viendraient devant le commissaire pour demander une revision du tarif, je crois qu'à ce moment-là, le commissaire demandera certainement une idée exacte, et il demandera de soumettre les revenus, ce que le tarif aura produit l'année précédente

Q Est-ce que les pilotes, et je m'adresse à vous comme président de la Fédération, auraient objection à ce que le commissaire ait juridiction de faire la vérification des livres de la Corporation ou de l'Association concernée dans un district, en ce qui regarde la distribution de la caisse commune et les frais d'administration de la Corporation telle quelle?

R Je n'y vois pas d'avantage. Je crois que la protection additionnelle qu'il pourrait y avoir, c'est que si un pilote, à un moment donné, se sentait ..... sentait que son argent est mal administré dans le fonds commun, il aurait à ce moment-là la possibilité de se plaidre au commissaire, et le commissaire qui est une autorité de surveillance, pourrait vérifier.

Mais de là à obliger les pilotes à soumettre, à des périodes régulières, le revenu qu'ils


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ont, je crois que c'est un peu superflus; je ne vois pas l'utlité que le commissaire pourrait en retirer.

Q En d'autres termes, vous ne voyez aucun avantage en ce qui regarde les pilotes individuellement, à ce que le commissaire puisse exerçer une surveillance sur la distribution des fonds de la caisse commune?

R Le commissaire a toujours le pouvoir d'exerçer une surveillance, mais je crois que les pilotes sont les premiers à exerçer leur surveillance sur la distribution de la bourse commune.

Je puis vous assurer que lorsque les argents sont collectés et que la distribution est faite, nous avons plusieurs auditeurs à mêmes les pilotes qui vérifient ces choses là.

Q En nous expliquant que le système que vous préconisez est basé sur le système allemand, français, etc., vous nous avez dit quelques mots du système français, et particulièrement avez traité de la responsabilité du pilote. N'est-il pas vrai qu'en vertu de la loi française, le pilote est responsable de ce qu'on appelle, en droit français "sa faute lourde", par conséquent des dommages qui pourraient être causés à un navire ou à un autre comme résultat de sa faute lourde?

R Oui.

Q Grossière négligence?

R C'est exact.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Article 7 de la loi.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Est-ce que les pilotes français assurent, d'après ce que vous avez pu constater, leur responsabilité à cet égard?

R ..... je suis sous l'impression qu'il y a une assurance qui est prise par la Fédération des Pilotes de France, une assurance qui n'est tout de même pas dans les millions de dollars, mais, je crois, dans les cent mille dollars.

Si vous voulez, je pourrai peut-être répondre à cette question plus exactement après le recess, et vérifier dans mes notes. Il y a quelque chose, mais ça peut être assez long à trouver.

Q Tout de même, sur ce sujet d'assurance, je voudrais corriger, si vous voulez me permettre, une déclaration que vous avez faite au cours de votre témoignage, alors que vous donniez vos raisons pour que la loi canadienne, dans le sujet de la responsabilité, reste la même, même si le polotage devenait obligatoire, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de responsabilité, en fait, de la part des pilotes.

R De responsabilité limitée.

Q Ou qu'elle soit limitée à trois cents dollars ($300.00) comme elle est aujourd'hui. Vous avez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



expliqué que cela résulterait en fait à forçer le propriétaire ou l'armateur, le propriétaire du navire ou l'armateur à payer deux assurances: celle du pilote et celle de son navire. Est-ce que vous êtes au courant qu'en matière d'assurances maritimes, contrairement aux autres assurances, les assurances terrestres, l'assurance maritime est basée en regard d'un individu, d'un armateur, sur son expérience passée? En d'autres termes, la prime qu'il aura à payer sera basée sur les pertes qu'il a eu à subir dans le passé. Etes-vous au courant de ça?

R Non.

Q En d'autres termes, un navire qui aura eu un accident, ici dans le fleuve St-Laurent, par exemple, verra la prime qu'il aura à payer l'année suivante augmentée de façon à ce que sur une période d'années, la perte que l'assureur a pu payer soit recouvrée.

R C'est possible. Je suis tout de même au courant qu'au point de vue assurance, il y a des zones qui varient dans le tarif chargé à partir du golfe aller jusqu'à la tête des lacs.

Q Vous savez que par exemple un navire qui s'engage dans la voie maritime aura une surprime d'assurance à payer?

R Oui.

Q Vous savez, j'imagine, que si un navire, dépendant évidemment s'il est assuré suivant les polices anglaises ou les polices scandinaves, vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

savez dis-je qu'un navire qui naviguera dans le St-Laurent avant une certaine date ou après une çertaine date devra payer uneprime?

R Oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Pas nécessairement. Il faudra le mettre en preuve.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Vous avez raison, oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild
Mais ce n'est pas un témoin habile pour le dire.

LE PRESIDENT:
Vous pourrez faire la preuve.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je pourrais, comme armateur, témoigner au contraire. Ca dépend.

LE PRESIDENT:
Nous aurons une preuve à cet effet; c'est un facteur important pour nous.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Je ferai remarquer à mon confrère que j'ai bien spécifié qu'il s'agissait de la police scandinave ou de la police anglaise.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
C'est: les lloyds; ça revient toutes à la même chose.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

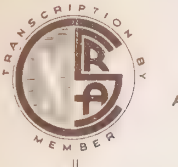
Q Tout de même, monsieur Bédard, prenant pour acquit ce que je vous ai dit, pour les fins de l'argument, vous admettrez que non seulement les frais de pilotage qu'un armateur aura à payer ici sur le fleuve St-Laurent, et son expérience au point de vue accident sont des facteurs qui l'aideront à décider si son navire fera le commerce ici ou non.

R Possiblement, dépendant si le tarif est assez haut pour venir ou non.

Q Passons maintenant aux recommandations elles-mêmes, et à la recommandation numéro 2 dans laquelle vous nous parlez du rôle du ministre des Transports, et à cet égard, dans votre témoignage, vous avez dit qu'il y aurait appel de la décision du commissaire, en matière de discipline, au ministre des Transports?

R Dans certains cas.

Q Dans certains cas. Voulez-vous me



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

donner les raisons de cet appel au ministre du Transport plutôt qu'à tout autre organisme?

R Parce que le ministre des Transports est l'autorité qui émet le brevet; alors, nous avons cru que ce serait lui qui devrait le canceller, en autorité finale.

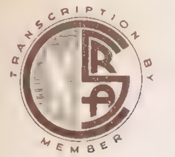
Q Ne croyez-vous pas que dans le cas d'un appel, car je vous concède qu'il est nécessaire qu'il y ait appel de la décision du commissaire en matière de discipline - ne croyez-vous pas, dis-je, qu'il serait peut-être plus équitable que cet appel puisse être fait devant une cour de justice, soit la Cour d'Echiquier ou toute autre cour que la législation pourra décider de nommer?

R .....

Q En d'autres termes, voyez-vous objection à ce que cet appel soit à une cour de justice plutôt qu'au ministre?

R Sur l'échelle, ici, naturellement, le commissaire fait la recommandation au ministre, et à ce moment-là le ministre se trouve à avoir des gens compétents comme aviseurs qui sont constamment, dans leurs fonctions, en relation avec le pilotage. C'est la raison pour laquelle à ce moment-là nous aurions préféré voir le ministre être l'autorité qui cancellerait finalement le brevet.

Q Est-ce que dans les législations des autres pays que vous avez eu à étudier, il y a un système semblable d'appel, soit à l'autorité du pilotage même.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

soit à la Cour? Avez-vous fait une comparaison?

R Oui, on peut en appeler au ministre, on peut même appeler de la décision du ministre en Cour.

Q Alors, dans certaines législations, on prévoit un premier appel au ministre, et ensuite un appel à la Cour, s'il y a lieu?

R L'appel à la Cour n'est pas nécessairement prévu dans la législation relatant au pilotage; c'est plutôt la loi générale du pays qui permet que quelqu'un a droit d'appeler d'une telle décision devant une Cour quelconque.

Q Dans cette recommandation relativement à la juridiction du gouverneur en conseil, du ministre des Transports et du commissaire du pilotage, vous avez tout particulièrement souligné la nécessité de décentraliser les pouvoirs. Voulez-vous me dire la raison principale de cette recommandation? Qu'est-ce qui vous a porté à mentionner ce point particulier?

R C'est d'ordre administratif: Les problèmes locaux qui peuvent trouver une solution rapidement, par quelqu'un qui a le pouvoir d'exécuter cette solution, et la connaissance en conséquence, qui pourra se régler immédiatement, au lieu de suivre une gamme et de remonter bien souvent jusqu'au ministre, comme le cas se fait actuellement.

Q Si je puis vous suggérer ceci: Est-ce que cette recommandation est bien basée sur l'expérience passée que vous avez eue - plutôt que les associations de pilotes ont eu dans leurs négociations


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avec le ministère?

R Disons que c'est basé sur l'expérience passée sur les décisions qui ont été excessivement longues à venir, et que nous avons vu dans d'autres pays qu'où il y avait une autorité locale compétente, ces questions étaient réglées rapidement sans que ça devienne un gros problème.

Q Alors, cette recommandation, pour résumer, est basée tant sur l'expérience passée que l'expérience dans les autres pays?

R Oui.

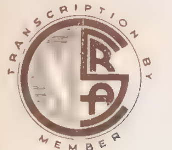
Q J'en reviens maintenant à une question qui a déjà été discutée: C'est la recommandation contenue au paragraphe 24, ou plutôt le commentaire continu au paragraphe 24:

"Comme nous le mentionnons plus loin, les dépenses se rapportant à la régie interne des corporations, ou encore le mode de partage des argents gagnés par les pilotes, ne relèvent pas du commissaire."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Pour les fins du dossier, mon confrère a parlé du paragraphe 24...

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed . of Canada:
424.

Q Est-ce que je dois comprendre, mon-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

sieur Bédard, que si le système préconisé est accepté, du double tarif et des autres modalités contenues dans le mémoire, la situation qui existe présentement en vertu de laquelle les corporations reçoivent du gouvernement la totalité des droits de pilotage gagnés par le membre, pour ensuite faire la distribution après déduction des frais d'administration, continuera tel qu'il existe aujourd'hui?

R Oui, à moins que les corporations-membres désirent faire autrement, mais j'ai toute indication de croire que ça continuera comme aujourd'hui.

Q Est-ce que dans les discussions que vous avez eues au sein de vos associations, il a été question d'établir un système différent qui, par exemple, prévoirait que tous les revenus déposés dans la caisse commune soient distribués aux pilotes pour qu'ensuite une cotisation soit imposée aux pilotes pour couvrir les frais d'administration et tous les autres frais qu'une association qui s'occupe des intérêts de ses membres a à encourir dans le cours normal des choses? Pour donner un exemple, comme dans le cas d'organisation professionnelle comme le Barreau...

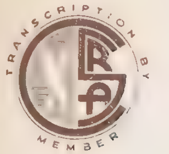
R La Fédération des Pilotes.

Q ... le corps médical, etc.?

R La Fédération des Pilotes.

Q Nous y reviendrons, à la Fédération des Pilotes. Est-ce qu'on n'a jamais discuté un système de ce genre?

R Pas dans ma corporation, toujours,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

où j'assiste aux assemblées générales, ces choses-là; on n'a pas discuté un changement comme vous venez d'énonçer.

Q Vous avez dit que la Fédération, si j'ai bien compris vos remarques, s'assimile à une association comme une association professionnelle, comme le Barreau, etc., dans ce sens que la Fédération impose une cotisation à ses membres.

R La Fédération prépare des estimés budgétaires, détermine le montant per capita que ça va coûter, et expédie une lettre expliquant la situation, et demande la cotisation.

Q Cette lettre est-elle adressée à chaque membre ou aux groupes de membres?

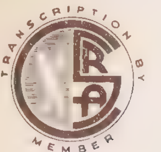
R Aux groupes de membres. Les groupes sont membres de la Fédération des Pilotes du St-Laurent.

Q Et vous considérez, d'après ce que vous nous laissiez entendre, que le système est le même que, disons, le système suivi dans l'association du Barreau?

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
J'espère qu'elle est meilleure.

LE TEMOIN:

R Les cotisations, une fois demandées aux corporations-membres, sont alors discutées au sein des corporations-membres.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Est-ce qu'en fait un membre d'une corporation pourrait refuser de payer la cotisation imposée à son groupement-membre par la Fédération?

R Ces questions, assez souvent, sont disuctées aux assemblées générales des corporations, et le vote est pris et la majorité l'emporte.

Q Et la majorité force la minorité qui pourrait être dissidente, à payer une contribution?

R On évite, comme ça, l'anarchie, lorsque la majorité conduit.

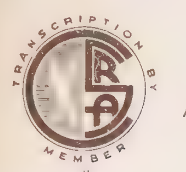
Q Connaissez-vous, pour donner un autre exemple, une union ouvrière qui collecterait ou perçevrait plutôt le gain total de tous les membres de cette union pour ensuite le redistribuer après avoir déduit ces dépenses d'administration et autres?

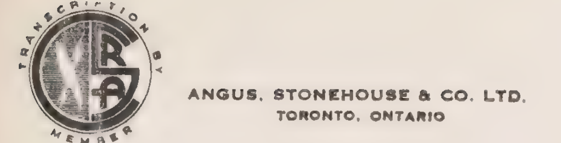
R Je ne connais pas d'unions ouvrières qui fait ça, mais je connais des associations professionnelles qui font ça. Je connais entre autre les anesthésistes qui ont adopté le système de fonds commun pour distribution après déduction des frais encourus.

Q Quand vous parlez des anesthésistes...

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Ce n'est pas pour nous endormir.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



Q Je ne parle pas de la totalité des anesthésistes; c'est ce que je voulais dire.

R Des anesthésistes qui appartiennent à un hôpital, par exemple, et c'est la totalité de ceux qui travaillent dans cet hôpital.

LE PRESIDENT:

Comme des avocats pratiquant en société réelle.

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Comme une société commerciale, qui comprend plusieurs associés; il s'agit d'une question d'affaires, là?

R Comme chez les pilotes.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Avec cette différence-ci: Qu'un avocat peut toujours se retirer de la société et continuer à exerçer sa profession; tandis que chez les pilotes, celui qui veut se retirer de la société doit nécessairement cesser d'exerçer sa profession.

R Pas du tout.

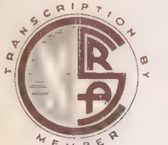
Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

C'est absolument faux.

LE TEMOIN:

R Pas du tout.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

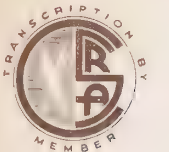
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Mon confrère vient d'affirmer une fausseté que je le défie de prouver.

LE PRESIDENT:
A tout évènement, on ne fera pasde plaidoiries ici; vous avez mis en doute son affirmation. Ca va être suffisant pour le moment.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed . of Canada:

Q Maintenant, au sujet de l'administration prévue par les associations de pilotes, vous dites au paragraphe 455, je crois - je m'excuse, je n'ai pas le bon numéro, mais en tout cas, vous dites que les associations pourront posséder et administrer le matériel requis aux fins d'administration. Si le système était adopté, est-ce que vous prévoyez qu'un organisme serait créé, indépendant, disons, pour le district de Québec, de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent ou de l'Association, corporation ou organisme qui deviendrait propriétaire du matériel roulant, comme par exemple les pilotes américains l'ont fait dans le district numéro 1 des Grands-Lacs.

R Voici: Dans mon opinion personnelle, oui, je crois qu'il serait préférable d'avoir une corporation séparée qui serait propriétaire de ce matériel flottant et où les pilotes seraient actionnaires de la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Corporation.

Q Et une quantité...

R Il faut aussi faire une distinction: Il y aurait le cas où l'industrie privée pourrait offrir des taux meilleur marché, par exemple. A ce moment là je ne vois pas pourquoi les pilotes ne le donneraient pas à contrat au lieu de prendre en main eux-mêmes le bateau-pilote.

Q Pour illustrer ce que je viens de suggérer, prenons le cas de la circonscription de Québec: Vous auriez alors dans cette circonscription l'Association des Pilotes de Québec et en Bas; vous auriez la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent, vous auriez la Corporation du Fonds de Pension des Pilotes de Québec et vous auriez la Corporation X qui possède le matériel roulant. Je ne parle pas de la Fédération, là. C'est ce que vous envisagez comme organisme corporatif dans une circonscription?

R Bien, votre question m'a demandé si j'envisage qu'il devrait y avoir une corporation qui devrait être propriétaire du bateau-pilote. Je dis qu'il y a des possibilités et des avantages. Présentement, il y aurait trois autres organismes gérés par les pilotes; alors, si c'était en existence, il y en aurait une quatrième.

Q Maintenant, prenons pour acquit qu'une corporation distincte serait formée pour posséder le matériel roulant; jeprésume que ce matériel roulant serait alors loué à la Corporation des Pilotes qui a

charge de l'administration du pilotage dans la circonscription?

R Vous présumez, mais ce n'est pas nécessairement le cas.

Q Ce que je cherche à savoir en fait, c'est ce qu'on a pu prévoir comme organisation d'une circonscription si une circonscription était appelée à administrer, comme on recommande ici, le pilotage.

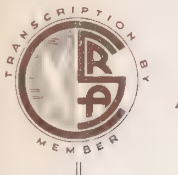
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Votre Seigneurie, mon confrère semble faire beaucoup de cas de cette Corporation commerciale chargée d'opérer le matériel, mais dans tous les endroits que nous avons visités, où ceci existe, en particulier en Allemagne et aux Etats-Unis, cette Corporation est créée tout simplement pour des fins légales en ce sens que l'Association des Pilotes étant sans but lucratif pouvait difficilement, en vertu des status juridiques de ces endroits-là, s'engager dans une opération qui a caractère commercial. Elle n'est pas censée faire de profit. Et en pratique, les officiers de la Corporation commerciale sont absolument les mêmes que l'Association des Pilotes.

Par ailleurs, le système français prévoit que les associations de pilotes elles-mêmes, les syndicats professionnels de pilotes sont propriétaires du matériel, directement, sans intervention d'une structure réellement séparée.

Alors, je pense que dans le cas présent, le témoin a référé - il n'en est pas question dans leur mémoire, en autant que je sache - le témoin a référé à l'existence possible d'une corporation commerciale administrant ce matériel roulant, et dont le locataire seraient les pilotes.

Je pense qu'il suffit ici simplement d'examiner la directive juridique, à savoir si oui ou non les corporations ou associations de pilotes, avec leur charte de corporation sans but lucratif, pourraient ou non gérer d'être propriétaires de tout le matériel se rattachant au pilotage.

Je pense qu'il s'agit là d'une question plutôt strictement juridique qu'une question d'institution comme telle.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Il est bien sûr qu'il n'y a pas - on ne voit pas l'intérêt à créer une corporation commerciale dont tous les pilotes seraient les actionnaires, et les directeurs seraient les mêmes, si une telle nécessité n'est pas imposée par les lois générales du pays.

Je pense que c'est dans cet esprit que le témoin a mentionné ce fait.

LE PRESIDENT:

Dans l'exposé que vous venez de faire, monsieur Lalonde, vous avez mentionné que les officiers seraient les mêmes. Ceci est justement un point où il faut certainement faire attention, que ce ne soit pas seulement un goupe, un petit groupe qui traite avec lui-même, et par conséquent que les contrats qui peuvent être passés ne seraient pas des contrats qui ne seraient pas passés normalement dans le commerce, comme on dit, au point de vue de l'Impôt sur le Revenu "not at arm's lenght," et on se demande, avec la preuve que nous avons vue, dans certaines circonscriptions au Canada et ailleurs, si ça n'inclut pas cet abus-là.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Ca ne veut pas dire que ça ne peut pas se faire, mais il faut bien des sauvegardes de ce côté-là.

Maintenant, la Corporation différente, composée des mêmes membres, d'après ce que je peux voir, que les membres du pilotage, pourraient avoir sa nécessité à cause de l'article et la part que chaque partie doit avoir dans cet actif-là, comme un nouveau pilote qui arrive, il n'a pas droit à une partie de l'actif qui est là; il faut quelque chose, soit un montant déposé ou quelque chose.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Justement, hier, le témoin a référé au cas de New York, où les pilotes devaient payer $3,500.00, et j'ai su que dans le cas de Cheasapeake Bay, la somme à payer était de $7,500.00, qui était en plus de l'opération.

LE PRESIDENT:
Un montant fixé d'après les règlements, comme ça, est arbitraire; il faudrait que ce soit un peu la valeur réelle.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

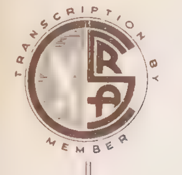
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
La valeur au livre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Je crois, Votre Seigneurie, que la discussion qui vient d'avoir lieu éclaircit le problème que je voulais soulever et qui était celui-ci:
Qu'à mon sens, les corporations étant des corporations formées en vertu de la partie II, sans but lucratif, pouvaient difficilement faire commerce, et que je prévoyais la nécessité d'un autre organisme pour les fins de la possession et de l'administration d'un matériel roulant.

LE PRESIDENT:
D'ailleurs, il ressort de la preuve que ce problème-là existe, et qu'on a cherché à y trouver des solutions ici et là.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Monsieur Bédard, je voudrais vous référer maintenant à la recommandation numéro 6 qui édicte, ou plutôt qui prévoit que chaque circonscription soit financièrement indépendante des autres circonscriptions,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

et je voudrais savoir si vous avez considéré la possibilité, au point de vue administration du service de pilotage, qu'il y ait conflit entre les coporations ou les associations de deux districts avoisinants, par exemple, et si vous avez prévu également que l'administration dans un district peut chevaucher l'administration de l'autre?

R Oui, nous avons prévu ça; il y a un article plus loin qui dit qu'il est possible, lorsqu'il est souhaitable que les corporations fassent des ententes entre elles, afin de diminuer des coûts d'opération, par exemple, entre autre, si on prend une station de pilotage comme à Québec, les frais du bureau d'administration à Québec pourraient être divisés entre les pilotes de la circonscription Québec - Escoumains, et ceux de Québec- Trois-Rivières, selon le nombre de pilotes, par exemple, ou selon le nombre de navires, et ceci afin de ne pas avoir deux bureaux un à côté de l'autre, avec un double personnel.

Q Maintenant, dans le cas de conflit entre les pilotes et leur association, dans deux circonscription avoisinante, qui d'après vous aurait juridiction pour régler ce conflit?

R Au cas où il n'y aurait pas possibilité d'entente entre les corporations, les groupements de pilotes ou les chefs-pilotes, je crois que le commissaire à ce moment-là, qui aurait le pouvoir de surveillance, devrait avoir une juridiction telle que prévue, pour dire à la Corporation ou le groupement qui,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'après le commissaire, est en tort, de reviser sa décision et d'y voir.

A ce moment-là, si dans une période de trois mois, je crois, qui est prévue, la Corporation ne prend pas action, le commissaire aura le droit de demander des élections afin d'avoir un nouveau chef pilote.

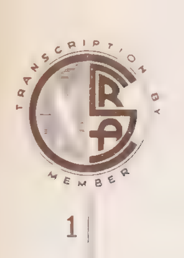
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q La question de mon confrère, monsieur Bédard, se rapporte surtout au cas de conflit entre deux associations ou corporations de pilotes.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Pour donner un exemple, monsieur Bédard, prenez le conflit qui est arrivé il y a un an ou deux à l'écluse St-Lambert, entre la Corporation des Pilotes de la Voie Maritime et la Corporation des Pilotes du Port de Montréal; dans un cas semblable, qui aurait juridiction, d'après vous, pour régler ce conflit?

R A ce moment-là, c'est un cas, ici, spécifique, auquel vous référez, et qui est la limitation du district, où ça prêtait à confusion. Les limites, donc, peuvent être interprétées comme étant un certain endroit par un groupement, et l'autre groupement, basé toujours sur la loi ou les règlements, les limites sembleraient être ailleurs.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

A ce moment-là, ça dépend d'une loi qui a prévu que les limites de la circonscription devaient être établies par la loi.

Ca dépend, naturellement, si un tel problème surgit, ça dépend de son importance pour savoir qui aura juridiction pour le régler.

Q En d'autres termes, vous ne pouvez pas donner une réponse précise à la question posée tant et aussi longtemps que le conflit et sa cause ne seront pas exactement connus?

R Bien oui, je vous ai donné une réponse exacte sur un conflit hypothétique que vous avez fait, et qui était à propos des limitations de districts. Ca, c'est bien défini que ça pourrait être dans la loi. Si c'est un conflit d'ordre administratif, eh bien là je crois que le commissaire du pilotage aurait l'autorité. Ca dépend des conflits.

Q Je voudrais revenir à une réponse que vous avez donnée il y a un instant quand vous m'avez souligné que les corporations de deux districts pouvaient s'entendre aux fins de prendre arrangement pour diminuer le coût de l'administration. En fait, et je ne voudrais pas que vous me considériez comme étant un peu cynique, mais est-ce que les pilotes auraient un intérêt quelconque à diminuer les frais d'administration, puisque ces frais sont recouvrables des usagers?

R Je crois que certainement les pilotes ont grand intérêt à ce que les frais d'administration ne soient pas exorbitants. Premièrement, vous avez


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

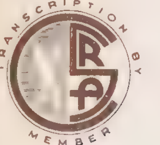
mentionné un cas où le pilotage peut être un facteur sur la venue des navires dans le St-Laurent. Je crois que si les pilotes sont capables d'avoir une administration qui est plus dispendieuse, à ce moment-là, ça serait préférable pour les armateurs, et par conséquent pour les pilotes, et je crois que si les pilotes peuvent prouver qu'ils ont une administration peu dispendieuse relativement au service, ils auront plus de chance d'avoir un tarif plus élevé au point de vue revenu.

Q Ne croyez-vous pas que les pilotes auraient un plus grand intérêt à réduire au minimum les frais d'administration s'ils avaient un seul tarif, et que par conséquent leurs recettes personnelles seraient d'autant plus élevées que les frais d'administration seraient plus bas?

R Dans certains cas. Ceci pourrait être un cas, mais il y a aussi le danger à ce moment-là que l'on réduises les dépenses d'administration à un tel point que le service en souffrirait.

Q N'y a-t-il pas un autre danger, si je puis me plaçer du côté de la Fédération et des pilotes - des corporations, plutôt, ici, que s'il n'y a qu'un seul tarif, le tout est sous la surveillance du commissaire, et le commissaire aura en même temps surveillance de toutes les affaires financières, y compris celles purement internes des corporations?

R Pas nécessairement. A ce moment-là, le solde, après dépenses d'administration, est versé aux corporations; ça ne veut pas dire que même s'il y a seu-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

lement un tarif, que le commissaire ira voir dans les corporations comment ce solde est administré.

Q Passons maintenant à la recommandation numéro 7 relativement au chef-pilote. Croyez-vous qu'il y aurait quelqu'avantage à nommer un chef-pilote qui serait permanent, une fois nommé, au lieu d'avoir un terme d'office, je crois, de trois ans, tel qu'il est suggéré?

R C'est discutable. C'est discutable en ceci: C'est que si on nomme un chef-pilote en permanence, et qu'au bout de deux ans on s'aperçoit que le type ne fait pas l'affaire, à ce moment-là, on est obligé de le renvoyer; tandis que s'il est élu à certaines périodes, je crois qu'on peut le renvoyer sans offusquer trop de monde, et sans avoir besoin de le congédier.

Un type qui est élu est élu pour une période de temps, et il s'attend à ne pas être réélu si ces services ne sont pas satisfaisants.

Q C'est là la raison du terme que vous avez fixé en ce qui regarde la durée en fonction du chef-pilote?

R C'est pourquoi le terme est limité.

Q Maintenant, en ce qui regarde la sélection de ce chef-pilote, croyez-vous qu'il y aurait avantage à ce qu'un pilote senior, ou le pilote senior de la circonscription, surtout si le terme est limité, soit choisi?

R Non.

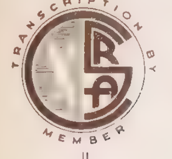
Q N'avez-vous pas rencontré, lors de vos voyages, des juridictions où, lorsqu'il y a un chef-pilote de nommé, on nomme le pilote senior dans la juridiction où il est nommé?

R Non, on a - il y a un endroit que je me rappelle où on nomme le pilote senior - c'est en allemagne - sur le comité de discipline. A ce moment-là, le pilote senior est président du comité de discipline.

Il ne faut pas confondre le terme "elderman" comme étant le pilote senior parce qu'il est le plus ancien dans la circonscription. On l'appelle "lederman" à ce moment-là parce qu'il est devenu senior par le fait même qu'il a acquis le poste de chef-pilote, si vous voulez.

Q Est-ce que je dois comprendre que la Fédération serait opposée à ce que le chef-pilote nommé soit choisi, disons, pour parler du district de Québec, parmi les dix pilotes seniors de la circonscription?

R Non, la Fédération de s'objecterait pas à ce qu'un pilote - un chef-pilote soit choisi parmi soit les plus jeunes ou les plus vieux; je crois que ça devrait être uniquement sur les capacités de l'homme, et ne pas dire: le pilote senior sera le chef-pilote, parce qu'à ce moment-là vous pouvez avoir des pilotes seniors qui vont arriver, et quoiqu'ils puissent être bons pilotes, ils n'auront aucune capacité administrative.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q N'est-il pas vrai que dans certaines juridictions, et si ma mémoire est bonne, en Allemagne, le chef-pilote doit avoir au moins dix ans d'exercice? Je me rappelle avoir vu ça dans une loi, mais je ne me rappelle pas si c'est la loi allemande ou anglaise ou ailleurs?

R Ca existe.

Q Même si on ne nomme pas le pilote senior, dans certaines juridictions, on exige que le chef-pilote ait au moins un nombre assez considérable d'années d'activité?

R Dans certains endroits.

Q Vous ne faites pas cette recommandation dans votre mémoire. Est-ce qu'il y a une raison?

R Non, je ne crois pas qu'il y ait de raison spéciale, quoique si cette règle s'appliquait à la Fédération des Pilotes du St-Laurent, je ne serais pas ici aujourd'hui.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Est-ce pour ça que ce n'est pas inclus?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Sur le sujet du pilote senior - du chef-pilote, je vous réfère, monsieur Bédard, à la dernière phrase du paragraphe 472, page 187, qui dit ceci:

"Le chef-pilote fait en outre rapport

aux organes appropriés de tout incident et accident dans lesquels des navires sont avariés alors qu'il y avait un pilote à bord."

Quelle est la raison de cette suggestion?

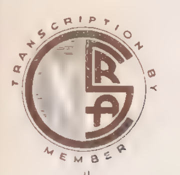
R Présentement, lorsqu'il y a un accident ou incident maritime, le pilote est tenu d'en faire un rapport au surveillant local, et le surveillant local fait rapport à l'autorité compétente.

Comme le chef-pilote serait en charge de l'administration de sa circonscription, et que les pilotes viennent se rapporter au bureau à la fin de leur voyage, je crois que ça serait la manière la plus expéditive de rapporter tout accident ou incident maritime.

Alors, elle est relayée à l'autorité compétente au point de vue accident ou incident maritime.

Q Croyez-vous - je dis ceci sans vouloir mettre en doute l'honnêteté d'un chef-pilote, quel qu'il soit, dans un district - croyez-vous qu'une procédure de ce genre soit réellement recommandable, tenant en ligne de compte que tout simplement parce qu'il est humain, le chef-pilote sera peut-être partial?

R Voici: Il ne sert là que l'autorité de surveillance, pour qu'un rapport soit soumis. Je ne vois pas d'autre alternative.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Suppons que je dise: Le chef-pilote ne s'occupe pas de faire des rapports d'enquête, et que les pilotes sont négligents de le faire eux-mêmes; alors, là, comment allez-vous contrecarrer ce problème-là?

Q Le pilote, d'après la loi actuelle, est obligé de faire rapport de tout accident à l'autorité de pilotage; c'est une obligation statutaire. Pourquoi voulez-vous changer la nature de cette obligation?

R Je ne change pas la nature de cette obligation, monsieur Brisset; c'est donner un intermédiaire et une surveillance pour que la loi soit appliquee si vous voulez.

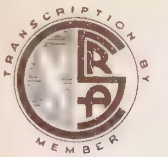
Q J'attire maintenant votre attention à la dernière phrase du paragraphe 475 qui dit ceci:

> "En outre, nous sommes d'avis que la rémunération du chef-pilote devrait être considérée comme entrant dans les frais d'administration de la circonscription et être classée dans la partie du tarif affectée à l'administration de la circonscription."

Cette rémunération, évidemment, est basée sur le revenu du pilote qui a gagné le plus, plus vingt pour cent (20%)?

R C'est exact.

Q Comment allez-vous déterminer le revenu du pilote qui a gagné le plus si le principe de la caisse commune qui égalise les revenus entre tous les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotes est toujours en vigueur?

R Ce sera le pilote qui a gagné le plus, selon la distribution de la caisse commune, non pas nécessairement le pilote qui aura rapporté le plus à sa corporation.

Un pilote de classe A, par exemple, est considéré comme le pilote qui a eu la plus grosse rémunération. Alors, le chef-pilote sera classé comme un pilote classe A, plus 20%.

Q Alors, ceci sera déterminé de par la distribution faite par l'Association ou la Corporation concernée des fonds de la caisse commune?

R C'est exact.

Q Ce n'est pas basé sur les statistiques du ministère des Transports?

R Non.

Q Je voudrais passer maintenant à la recommandation numéro 8 qui parle des pouvoirs disciplinaires. Est-ce qu'en regard des pouvoirs disciplinaires, la Fédération prévoit que les pilotes pourront commettre des offenses à la discipline en ce sens qu'ils poseront des actes qui sont contre les intérêts de la Corporation à laquelle ils appartiennent, par exemple, ou des actes dérogatoires à la profession du pilote?

R Je crois que oui.

Voici: Dans nos recherches, une des questions que nous avons demandée dans tous les districts


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de pilotage étrangers était s'il y avait un code d'éthique professionnel pour les pilotes, et seulement en Allemagne avons-nous trouvé quelque chose qui ressemble un peu à un code d'éthique pour les pilotes, et qui ressemble aussi à des prévisions de mesures disciplinaires.

Il est de notre intention d'avoir éventuellement un code d'éthique professionnel et qui prévoierait, par exemple, tel cas, comme vous venez d'élaborer.

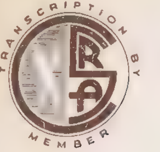
Q Le but de ce code d'éthique professionnel, j'en suis sûr, ne sera pas d'éliminer les dissidents?

R Pas du tout. Il y a toujours des dissidents dans tout endroit où il y a un groupe assez gros.

Q Vous savez que par exemple dans l'état de New York, la Corporation ou l'Association des Pilotes qui est en exercice là-bas ont un code d'éthique professionnel; il est par exemple défendu à un pilote de faire des déclarations publiques qui seraient au désavantage de l'Association à laquelle il appartient. Etes-vous au courant de ça?

R Non. Ca ne nous a certainement pas été remis, un code d'éthique professionnel, et je suis certain qu'on a demandé auxpilotes de New York si ça existait.

Ils ont des règlements qui sont très sévères, qui sont inclus dans les règlements du "Board of


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Commissioners", comme celui qu'un pilote doit rapporter à sa Corporation ou Association s'il voit un pilote en défaut, tel qu'en ivresse, ainsi de suite.

Q A tout évènement, si les Corporations, un jour, établissent un code d'éthique professionnel, j'imagine qu'un pilote trouvé coupable d'un manquement à une discipline sera traduit devant un Tribunal de ses pairs, c'est-à-dire de pilotes?

R Nous prévoyons ici que le comité de discipline peut être composé de pilotes ou de personnes à l'extérieur du pilotage.

Q Quand vous parlez de personnes à l'extérieur du pilotage, avez-vous à l'idée des armateurs?

R ..... il n'y a rien d'impossible, je suppose.

Q A tout évènement, ce pilote qui enfreint les règles d'éthique aura à passer devant un Tribunal quelconque?

R Oui. Voici, c'est que c'est un pouvoir disciplinaire devant un comité de discipline qui rendra jugement, dont le jugement est appelable au commissaire.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Dans tous les cas?

R Pas dans tous les cas, non.

Q Pourriez-vous relire votre recommandation numéro 8, page 189 du texte français? Vous


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



dites: "Les décisions du comité de discipline seront, dans tous les cas, appelables au commissaire."

R .....

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Alors, vous prévoyez, dans le cas d'offense à l'éthique professionnelle, appel au commissaire?

R C'est exact.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

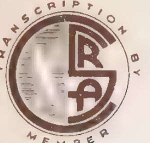
Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Monsieur Bédard, je passe à la recommandation numéro 9 ayant trait à l'apprentissage, paragraphe 481, où il est dit: "Les systèmes d'apprentissage sont la responsabilité de chaque Corporation."

Est-ce que je dois comprendre que d'après la Fédération, les armateurs ne doivent avoir rien à faire avec l'élaboration des systèmes d'apprentissage?

R C'est exact. Il faut bien continuer cette phrase: "et sujets à l'approbation du commissaire," pour le système d'apprentissage.

Q Tout de même, dans l'élaboration de ce système d'apprentissage, je comprends que les vues de


TRANSCRIPTION BY
RA
MEMBER

la Fédération sont que les armateurs ne doivent pas y participer?

R C'est exact.

LE PRESIDENT:

Q Ni à l'élaboration du système, ni à l'examen?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Ni à l'examen?

R Ni à l'examen.

Q Je voudrais me limiter à ce moment-ci à l'élaboration des systèmes d'apprentissage seulement. Est-ce que dans le passé, les corporations des pilotes se sont toujours intéressées au système d'apprentissage?

R Non, pas toujours intéressées. Dans le passé, on a dit, et j'ai entendu ça de pilotes plus âgés : "Les apprentis, sont les apprentis du gouvernement; c'est le gouvernement qui s'en occupe. Alors, qu'il s'en occupe."

Alors, à ce moment-là, je ne peux pas dire qu'ils avaient tellement tort. L'impression était que les apprentis étaient nommés par le gouvernement, étaient surveillés par le surveillant régional qui était un employé civil, et on ne donnait pas de responsabilités aux pilotes au point de vue apprentissage; et je pourrais dire qu'à ce moment-là personne ne s'occupait beaucoup des apprentis: Pas plus le gouvernement que les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

armateurs ou les pilotes.

Les armateurs, à ce moment-là, n'ont montré aucune initiative au point de vue élaboration de système, pour l'application d'un système pour les apprentis.

Ce n'est que lorsque les pilotes eux-mêmes ont décidé qu'il y avait assez longtemps qu'il y avait une léthargie à cet égard, et qu'il serait bon d'y avoir des systèmes d'apprentissage, et que ces systèmes furent tout préparés, à ce moment-là les pilotes ont commencé à surveiller aussi. Ils ont dit: Après tout, on devrait un mot à dire là-dedans.

Et tant que les pilotes n'ont pas pris l'initiative, personne ne désirait dire un mot quant à l'apprentissage. On s'en fichait un peu.

Q En d'autres termes, d'après vous, ce sont les pilotes eux-mêmes qui ont été les premiers à prendre une initiative au sujet d'élaborer ces systèmes?

R Oui.

Q Pouvez-vous me dire à peu près à quel moment les pilotes ont commencé à s'intéresser à ce sujet?

R Je dirais..... le vieux système d'apprentissage était formé depuis nombre d'années, si vous voulez, mais l'apprentissage existait tout de même, et il était devenu une antiquité, sans promotion ni sans surveillance étroite, et en mil neuf cent cinquante-six (1956) ou mil neuf cent cinquante-sept (1957), je

crois - c'est avant mon temps, avant que je sois pilote moi-même - les pilotes ont commencé à engager des conseillers et payer ces conseillers eux-mêmes pour élaborer des systèmes.

Q Quand vous parlez de conseillers, est-ce qu'il s'agit d'un conseiller juridique ou d'un économiste?

R Economiste et conseiller juridique pour adopter le système que les pilotes étaient tous en connaissance de cause d'élaborer, mais enfin, le conseiller économique et le conseiller juridique peuvent aider à faire des règlements et faire la loi.

Q A tout évènement, si j'ai bien compris votre témoignage, les systèmes qui ont été élaborés à ce moment-là l'ont été grâce à l'initiative des pilotes, conseillés par leur économiste et leur conseiller juridique?

R C'est exact.

Q Je passe maintenant à la recommandation numéro 15, paragraphe 511: Le pilotage obligatoire. Vous traitez, au paragraphe 512 la règle canadienne comme en étant une qui est hypocrite et illogique car elle ne prévoit que le paiement obligatoire des droits?

R C'est exact.

Q Est-ce qu'au cours de vos voyages en Europe, vous avez étudié la question? En d'autres termes, les mérites du système du paiement des droits obligatoires, et le système du compulsoire, c'est-à-dire du pilotage obligatoire, pour déterminer quelles

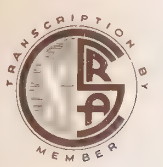
étaient les raisons à la base de chacun des deux systèmes dont vous avez constaté l'existence dans les pays d'Europe.

R Voici: Les deux systèmes, que ce soit le paiement obligatoire oule pilotage obligatoire, effectivement répondent au même but: C'est qu'à ce moment-là on se sert de pilotes.

Un système qui vient directement dire: Le pilotage est obligatoire, généralement, lorsque cette loi est énoncée on règle tout de même une porte de sortie où les pilotes ne seraient pas dispo nibles; et l'autre système qui dit que le paiement est obligatoire...

Q Je ne voudrais pas faire avec vous une synthèse de ces deux systèmes et vous suggérer quelques raisons qui puissent motiver l'un à l'encontre de l'autre, et je prendrai d'abord le système du compulsoire, c'est-à-dire du pilotage obligatoire, et vous suggère que lorsque ce système est en vigueur, c'est-à-dire qu'il est réellement obligatoire, le pilotage est réellement obligatoire, avec sanction contre le capitaine ou l'armateur qui ne servirait pas de pilote - et je vous suggérais, dis-je, les raisons suivantes d'un tel système:

Premièrement, lorsque ce système est en vigueur, généralement - pas dans tous les cas, mais généralement - les pilotes sont les employés de l'autorité du pilotage. Comme par exemple à Suez, au


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

canal de Panama;

Deuxièmement, une des raisons de l'imposition de ce système, c'est que l'autorité qui emploie les pilotes contrôle également le trafic dans les parages où le pilote doit opérer;

Et troisièmement, on a surtout en vue la protection des installations qui sont sous la juridiction de l'autorité qui emploie les pilotes, protection non seulement physique de ces installations, mais protection au point de vue militaire également.

Croyez-vous que les trois raisons que je vous ai données sont des raisons que vos propres études ou conversations avec les intéressés - sont des raisons toujours valables?

R Ce sont des raisons qui s'appliquent dans certains cas, mais toute de même pas dans tous les cas.

Vous avez certains endroits où le pilotage est obligatoire, et où l'on prévoit une amende si le capitaine ne prend pas de pilote; et à ces endroits, les pilotes sont des entrepreneurs libres. Ils ne sont pas des fonctionnaires de l'état; et des installations portuaires peuvent tout de même être endommagées, mais je crois que toute installation portuaire est d'une grande importance.

Je suis tout de même d'accord avec vous qu'un endroit comme le canal de Panama où il résul-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

terait une collision maritime ou des dommages à une écluse, les conséquences seraient plus graves que simplement si on endommageait un quai dans un port ouvert sur la mer, par exemple.

Q Ou si on endommageait simplement le navire qui n'a pas de pilote à son bord?

R Oui.

Q Passons maintenant au système du paiement des droits obligatoires, et faisons la même synthèse.

Je vous ai suggéré trois raisons à la base de ce système:

Premièrement, là où ce système existe, le pilote est ordinairement un entrepreneur libre;

Deuxièmement, la raison principale du paiement obligatoire est de permettre que le service soit efficace, c'est-à-dire que les revenus soient tels que l'on puisse le maintenir, ce service; et

Troisièmement, l'on a réalisé que sous ce système, en fait, les navires prenaient pilote.

Croyez-vous que les trois raisons de base que je vous ai détaillées soient justes et particulièrement, il y a relation étroite entre le fait que le pilote soit entrepreneur libre et le fait que le paiement des droits soit obligatoire seulement?

R Vous savez, si j'ai bonne mémoire, en Italie, vous avez du pilotage obligatoire, et le pi-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

lotage est obligatoire, à ce moment-là, ce sont des entrepreneurs libres qui sont tout de même là, et non pas des employés de l'état.

Q Quand je parle d'employés, je ne veux pas dire nécessairement: Employés de l'état. Peut-être employés...

R D'une compagnie?

Q ... d'une compagnie, comme la compagnie du canal Panama, ou la compagnie du canal de Suez, ou un corps qui relève du gouvernement, si vous voulez, mais qui est un corps indépendant dans un certain sens?

R Je crois que votre thèse est très bonne, mais tout de même, on pourrait inverser les raisons du pilotage obligatoire et le paiement obligatoire, dans certains cas, si on se base sur les expériences des pays où les droits de pilotage obligatoire et le paiement obligatoire sont en force.

Q Si vous voulez me permettre, laissez-moi appliquer la théorie que je viens de développer devant vous à certains cas particuliers ici au Canada, et particulièrement sur le fleuve St-Laurent: Prenez le cas du port de Montréal, ou avec l'expérience, l'on a décidé qu'il était nécessaire d'exerçer un contrôle étroit sur le trafic, le mouvement des navires. Croyez-vous que si dans cette circonscription du port de Montréal, dans les limites du port de Montréal, l'on imposait le pilotage obligatoire, il serait logique de faire des pilotes des employés des autorités portuai-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

res, c'est-à-dire que tombant sous la juridiction directe et étroite des autorités protuaires, le contrôle du trafic pourrait être amélioré du fait que l'autorité portuaire a également juridiction complète sur les pilotes?

R Non, pas nécessairement, pour la même raison que vous avez le pilotage obligatoire dans la circonscription de Cornwall à Kingston, vous avez un contrôle du trafic par la voie maritime, mais vous avez tout de même des pilotes qui sont des entrepreneurs libres et qui se soumettent au contrôle de la voie maritime.

Q Vous admettrez, jusque dans une certaine mesure?

R Jusque dans une certaine mesure, certainement.

Maintenant, plus le trafic sera dense, plus le contrôle sera rigide. Ce n'est que normal. Et je ne vois pas la différence qu'il y ait entre qu'un pilote entrepreneur libre ne puisse accepter ou obéir aux ordres de la voie maritime autant qu'un employé de la voie maritime.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Mon confrère a mentionné "jusque dans une certaine mesure." Je ne sais à quoi ça réfère.

Est-ce que le témoin aurait eu con-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

naissance d'un incident ou un cas où un pilote de la voie maritime - pilote sur la voie maritime aurait refusé d'obéir aux instructions ou aux ordres de la voie maritime?

LE TEMOIN:

R Non, la manière que j'ai compris la question de monsieur Brisset, c'est qu'il y avait un contrôle dans une certaine mesure; le contrôle était rigide, mais pas tout le long, où le pilote est laissé libre de passer un navire, par exemple, ou de ne pas le passer.

C'est la façon dont j'ai compris la question de monsieur Brisset.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q C'était la façon dont je la posais.

Puisque vous avez mentionné la voie maritime, et limitons le débat à la section Montréal-Cornwall qui est entièrement juridiction canadienne, s'il devait y avoir pilotage obligatoire dans cette circonscription, ne croyez-vous pas qu'il y aurait avantage à ce que les pilotes tombent sous l'autorité unique de la voie maritime qui pourrait combiner de cette sorte son autorité sur les pilotes avec le contrôle du trafic dans la circonscription mentionnée?

R Ce n'est pas nécessaire. Les pilotes


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ne sont pas obligés d'être employés de la voie maritime pour obéir aux directives de contrôle de la voie maritime.

Q Ne voyez-vous pas qu'une anomalie tout de même au fait que si le pilote ne se conforme pas aux règlements de la voie maritime, aucune mesure disciplinaire ne peut être prise directement contre lui par l'autorité de la voie maritime; mais au contraire, toute mesure disciplinaire doit être prise par l'autorité du pilotage qui est une autorité entièrement différente.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Est-ce que mon confrère n'admet pas cependant dans sa théorie que le pilote n'a pas la charge du navire; quec'est toujours le capitaine, et que c'est lui qui doit se conformer aux règlements et non pas le pilote.

Et d'ailleurs, si son raisonnement est juste, il devrait être juste également pour les services de remorqueurs. Est-ce qu'il est prêt à faire la suggestion pour les remorqueurs?

LE PRESIDENT:
Evidemment, la voie maritime a une certaine..... pas action disciplinaire, mais une action pénale contre les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

navires.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Et je réalise que la voie maritime, dans le cas d'un manquement aux règlements, même si le pilote en est premièrement responsable, pourra imposer sa pénalité au capitaine du navire même.

Q La question que je posais était celle-ci: Ne trouvez-vous pas qu'il y a anomalie dans cette situation? Si en fait le pilote dont l'usage est obligatoire, dans l'exemple que je vous donne, manque aux règlements, par exemple en ce qui regarde le contrôle du trafic, l'autorité qui devrait imposer la mesure disciplinaire au pilote lui-même devrait être l'autorité qui en même temps contrôle le trafic?

R Je ne crois pas qu'il y ait anomalie, parce que l'autorité peut contrôler le trafic, mais n'est peut-être pas au courant de la condition exactement de ce navire, et je crois que le chef-pilote, ou présentement le représentant du ministère est plus compétent pour imposer une sanction que ne le serait l'autorité de la voie maritime.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Votre Seigneurie, je voudrais signaler à la Commission que les directives


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de la voie maritime s'adressent au capitaine et non pas au pilote, dans "St.Lawrence Seaway Master Handbook".

LE PRESIDENT:
Je comprends, mais monsieur Brisset ne parle pas de situation exacte, mais de situation hypothétique dans une nouvelle situation qui pourrait être élaborée en vertu des recommandations de part et d'autre.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Qui entraîneraient peut-être le changement du status du pilote, aussi?

LE PRESIDENT:
Peut-être, aussi.

LE TEMOIN:
R Peut-être les remorqueurs, aussi.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Q Laissez-moi vous poser une question, monsieur Bédard: Est-ce que les pilotes s'opposeraient à ce que dans la circonscription de Montréal - Cornwall, l'autorité de la voie maritime ait juridiction complète sur eux? Oublions pour le moment la question de savoir si dans un tel cas il demeurerait entrepreneur libre ou deviendrait employé de l'organisme de la voie maritime?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Vous proposez quelque chose sur un nouvel angle que j'aimerais tout de même discuter avec les pilotes de la voie maritime.

Vous faites une thèse - enfin, je suis prêt à justifier le mémoire tel que nous l'avons préparé avec ces pilotes, mais si un nouvel angle arrive, je dois tout de même prendre conseil d'eux avant de me prononçer.

Q Pour poser ma question d'une autre façon: Si on imposait, disons, dans les limites du port de Montréal et sur le trajet de la voie maritime, le pilotage obligatoire, tel que le demandent les pilotes, est-ce que les pilotes, en retour, seraient prêts à accepter de tomber sous la juridiction stricte des autorités portuaires dans le cas du port de Montréal, et de la voie maritime dans le cas de cette dernière?

R Comme employé de ces organismes?

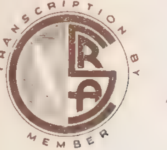
Q Soit: Employé, soit: entrepreneur libre?

R Je peux dire que comme employé, je suis certain qu'ils seraient contre.

Q Si l'on gardait le statut d'entrepreneur libre, votre réponse serait différente?

R Bien, je ne sais pas. Il faudrait étudier toutes les indications. Je ne peux pas répondre à brûle-pourpoint: oui ou non, à cela. Il y a bien des implications qu'il faudrait étudier.

LE PRESIDENT:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je crois que ce que monsieur Brisset a en vue, c'est peut-être quelque chose comme le canal de Panama?

R Enfin, à Panama, les pilotes sont des employés de la compagnie, strictement, et à salaire.

Q Oui, mais ils pourraient être aussi entrepreneurs libres, mais prendre les directives de la compagnie du canal de Panama, au point de vue trafic, au point de vue sécurité, à tous les points de vue?

R Evidemment, si vous avez un chef-pilote qui est en charge d'une station de pilotage, et on sait qu'aujourd'hui, de plus en plus, nous avons besoin d'un contrôle efficace de la navigation sur le St-Laurent, parce que le nombre des navires augmente, et ainsi de suite; le chef-pilote va certainement prendre conseil et travailler en coordination avec l'autorité du port, ou le ministère des Transports, ainsi de suite.

Il y a une coordination qui doit avoir lieu quelque part, peu importe d'où elle vient, en autant qu'elle soit efficace et que les pilotes demeurent dans le statut auquel ils désirent appartenir.

Q Ce que monsieur Brisset dit, c'est que pour un port en particulier, ou la voie maritime, l'autorité de pilotage serait l'autorité du port ou l'autorité de la voie maritime?

R Là, c'est différent. Monsieur Brisset dit: L'autorité de pilotage serait l'autorité du port. Ce n'est pas l'autorité que j'ai compris.

L'autorité en matière de contrôle peut être l'autorité du port, mais ce n'est pas l'autorité de pilotage.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Féd. of Canada:

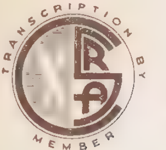
Q On s'entend peut-être mal ici. La thèse que je développe à ce moment-ci est celle-ci: C'est que là où il est nécessaire d'exerçer un contrôle étroit sur le trafic, comme par exemple dans les limites du port de Montréal et dans la voie maritime, ne serait-il pas logique que l'autorité qui exerce ce contrôle sur le trafic même, sur le mouvement des navires, ait aussi juridiction complète sur les pilotes qui en somme sont les instruments qui permettent à l'autorité d'exerçer leur contrôle sur le trafic?

R Pas nécessairement.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Si ça peut vous aider, monsieur Bédard: Prenons le cas de Montréal, où le capitaine du port donne les congés aux navires; est-ce que vous ne croyez pas que ça réduirait peut-être les frais d'opération, ou que ça ferait une opération plus efficace si cette même personne, de son bureau, avec ses assistants, en donnant le congé aux navires, en recevant les détails du navire, le tirant d'eau du navire, ce qui a été appelé "under keel clearance", fasse le dispatching du pilote à ce moment-là?

R Enfin, que l'agent appelle le pilote,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ou que l'agent appelle l'autorité du port et que l'autorité du port appelle le pilote, je n'y vois pas de différence.

Q Il y a un peu plus que simplement faire un appel téléphonique parce que cette personne-là, en faisant le dispatching, remplirait la fonction que le ministère remplit à l'heure actuelle.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Est-ce qu'on suggèrerait de charger de ce travail-là les autorités du port qui sont déjà pas mal surchargées de travail?

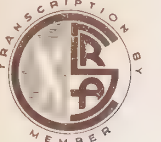
LE PRESIDENT:
Ceci sera matière de discussion que l'on verra lors des plaidoiries.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Vous êtes au courant, monsieur Bédard, que dans le port de Montréal, il y a des règlements en vigueur qui défendent, par exemple de jeter l'ancre à tel endroit, de procéder à telle ou telle vitesse maximum...

R Oui.

Q ... de choisir pour les rencontres un côté ou l'autre du chenal, et ceci est déterminé dans les règlements, dans bien des cas, règlements prévus par l'autorité portuaire, c'est-à-dire: la Commission du


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Hâvre ou des ports nationaux, plutôt.

Ces règlements doivent être suivis, c'est-à-dire que le pilote doit obéir à ces règlements, comme toute autre personne.

Vous savez d'autre part que dans le cas d'une infraction à ces règlements, ce n'est pas le pilote qui sera mis à l'amende, même si c'est lui, par exemple, qui aura ordonné de jeter l'ancre à tel endroit et que le capitaine aura suivi son conseil. Vous réalisez ça?

R Je ne réalise pas ça entièrement, non, parce que je sais que dans le port de Montréal, un pilote a été mis à l'amende pour avoir jeté l'ancre dans un endroit prohibé.

Q Mis à l'amende, non pas directement pas les autorités portuaires mais par le truchement de l'autorité du pilotage qui a éventuellement imposé une amende?

R Oui, parce qu'il a enfreint le règlement de l'autorité portuaire.

Q Au lieu de faire ce circuit, n'y aurait-il pas lieu de permettre à l'autorité portuaire, ayant juridiction sur les pilotes, d'imposer ces amendes directement?

R Pas dans le cadre actuel; je crois que l'autorité portuaire n'est pas compétente pour juger si l'action du pilote ne mérite pas certaines considératios. Je crois que le surveillant local de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pilotage, présentement, est plus en mesure de juger la situation.

Q En d'autres termes, s'il y a raison disculpatoire, vous croyez que le pilote doit faire sa défense devant l'autorité du pilotage plutôt que devant l'autorité du port?

R S'il y a quoi?

Q Si le pilote a une défense à présenter, cette défense doit être présentée à l'autorité du pilotage plutôt qu'à l'autorité portuaire...

R Oui.

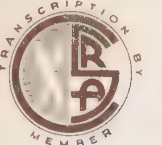
Q ... qui a édicté le règlement.

R Enfin, l'autorité de pilotage peut être en consultation avec l'autorité du port, à ce sujet-là.

Q Vous n'avez pas répondu, je crois, à ma question, à l'effet que si on accordait aux pilotes le pilotage obligatoire dans ces circonscriptions du port de Montréal et de la voie maritime, les pilotes, en retour, seraient prêts à accepter la juridiction des autorités concernées, c'est-à-dire: Du port de Montréal ou de la voie maritime.

R Comme entrepreneur libre, vous m'avez proposé, je pense? Alors, j'ai dit que j'aimerais à en discuter avec les pilotes avant de répondre à cette question.

Q Je voudrais passer maintenant à la recommandation numéro 19, au paragraphe 537, où il est dit que tous les endroits où il existe du pilotage doiven


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

être transformés en circonscription de pilotage sous l'autorité du commissaire, etc. Est-ce que vous incluriez...

R Le port de Montréal et la Voie Maritime?

Q ... dans les endroits ici mentionnés des endroits où par exemple il n'y a qu'un pilote portuaire, ou deux pilotes portuaires qui font un service? Par exemple le long de la côte Nord du St-Laurent?

R Oui.

Q Est-ce que lorsque vous avez élaboré cette recommandation, on a songé à éventuellement créer une Corporation qui grouperait tous ces pilotes, corporation semblable à celle qui existe par exemple dans les autres circonscriptions du St-Laurent?

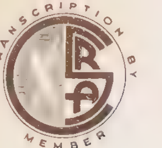
R Non, voici: Nous avons songé à ce qu'un district de pilotage devrait être formé pour le Bas St-Laurent, qui pourrait comprendre les ports tels que Rimouski, Forestville Port Cartier, Sept-Iles, Baie Comeau.

LE PRESIDENT:

Q Gaspé?

R Gaspé, peut-être. Et à ce moment-là, vous avez des ports qui - certains ports sont suffisants pour payer un revenu en compensation pour l'ouvrage du pilote; d'autres ports ne le sont pas.

Par contre, vous avez des ports qui sont assez près l'un de l'autre, et où le pilote peut se déplaçer pour aller faire un service occasionnel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Si à ce moment-là les pilotes désirent se grouper en corporation, dans un secteur, comme tels, libre à eux de le faire; ce n'est pas à nous de leur imposer le mode d'association ou de corporation.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q N'est-ce pas à prévoir tout de même que la Fédération des Pilotes du St-Laurent suggèrera à ses pilotes, une fois que le district sera formé, de se grouper dans un genre d'organisme aussi démocratique que les corporations qui existent actuellement à Québec, Montréal, etc.?

R Je ne sais pas ce que le conseil d'administration de la Fédération pourra faire dans les années à venir, mais si vous voulez mon opinion personnelle, je crois que ce serait tout à leur avantage de le faire.

LA COUR:
Il faut que vous alliez plus loin, monsieur Brisset.

Q Vous impliquez ici, dans votre recommandation: Tous les endroits où il existe du pilotage. Est-ce que c'est limité à la situation actuelle ou future, par exemple il peut en exister ailleurs dans quelque temps. Est-ce que ça veut dire: Lorsque quelqu'un voudra faire du pilotage quelque part, il faudra que le système soit organisé?

R Oui, où ça existe présentement et où


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ça pourra exister.

Q En d'autres termes, aucun pilotage ne pourra être fait sans que d'abord ce soit organisé?

R Exactement, et sous la surveillance du commissaire du pilotage.

Q Ceci éviterait la situation actuelle de Gaspé?

R Oui.

Q Ca donnerait un certain contrôle?

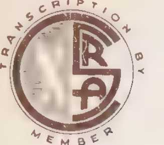
R Exactement.

Q Pour avoir autre chose qu'une lettre du ministère disant qu'il peut faire du pilotage sans brevet?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Monsieur Bédard, non pas que je mets en doute l'avantage qu'il y aurait à exerçer une surveillance sur les pilotes exerçant leur profession dans des ports le long des côtes du St-Laurent, par exemple, je voudrais cependant vous suggérer qu'une autre solution serait de laisser aux autorités portuaires qui en somme ont intérêt à développer leurs ports respectifs, - laisser, dis-je, à ces autorités portuaires le soin d'organiser des services de pilotage et de fournir les pilotes requis. Trouveriez-vous un avantage à un système comme celui-là au lieu de celui que vous proposez?

R Je crois qu'un désavantage serait qu'à ce moment-là un pilote n'est affecté qu'à une personne et ne peut en desservir d'autres.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fed. des Pilotes du St-Laurent:

Q Excusez-moi - est-ce que vous avez dit "un désavantage," ou "un des avantages"?

R Un désavantage.

Et aussi, quand vous parlez de l'autorité portuaire dans un port privé, vous voulez nécessairement dire la compagnie?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada

Q Oui.

R On voit qu'aujourd'hui, développer le port est certainement un intérêt de la compagnie.

Maintenant, ce qui est arrivé présentement, ce qui arrive, on voit aussi - on fait du pilote un salarié qui devient réellement un gros bénéfice pour la compagnie, étant donné qu'il retire des tarifs de pilotage qui donnent un revenu deux ou trois fois, dans plusieurs cas, supérieur à celui qui est versé.

Le principe d'entrepreneur libre est réellement attaqué à ce moment-là, et on voit que c'est plutôt une exploitation d'une personne faisant du pilotage en faveur de la compagnie.

Q Quand vous faites cette déclaration, monsieur Bédard...

R Vous créez aussi un monopole encore



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

plus rigide qu'il peut en exister un présentement; vous avez le monopole de la compagnie, et absolument, vous êtes sans surveillance gouvernementale.

Q Quand vous faites cette déclaration, monsieur Bédard, est-ce que vous avez tenu en ligne de compte qu'en plus du salaire du pilote, il y a aussi des frais d'administration du service de pilotage?

R Oui.

Q Et malgré ça, vous concluez que dans certains cas qui sont localement venus à votre connaissance, l'on abuse du pilote.

R Je ne dis pas qu'on abuse du pilote; je dis qu'on en tire de gros profits.

Q Et vous trouvez ça illigitime?

R Je ne trouve pas ça nécessairement illigitime, mais je trouve que c'est anormal.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Fed. des Pilotes du St-Laurent:
Le témoin veut réduire le coût aux armateurs.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q N'est-ce pas le but de l'entreprise privée, que de faire des profits?

R Sans doute.

Q En d'autres termes, vous n'appliquez pas les mêmes règles à ces compagnies que vous appliquez aux organismes de pilotes?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Voici: Ces compagnies ne sont pas là pour exploiter un service de pilotage; elles sont là pour exploiter tout un port, généralement toute une industrie, tout un complexe, si vous voulez...

Q Port qu'ils ont construit à leurs frais et dépens?

R Exactement. Et, ayant un contrôle absolu à tout point de vue, peuvent charger le montant qu'ils désirent charger.

Si vous aviez une pénurie d'acier, où tous les navires seraient obligés d'y aller pour charger le minerai, on pourra charger le prix qu'on voudra pour le service de pilotage.

Je crois que les armateurs sont encore moins bien protégés dans un tel cas que s'il y avait la surveillance du commissaire.

Q Alors, vous avez en vue les intérêts des armateurs quand vous faites cette recommandation?

R Des armateurs et des pilotes, sans aucun doute.

Vous savez, nos intérêts, pilotes et armateurs sont souvent les mêmes.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: J'espère que c'est réciproque de votre part, monsieur Brisset.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Je passe maintenant à la recommandation numéro 20: Tarif de pilotage.

Au paragraphe 540, vous recommandez que le tarif, dans toutes les circonscriptions, doit être basé sur le tonnage net ou brut et le tirant d'eau, et vous avez produit comme exhibit, je crois, 882, une liste de différents ports en Europe, et laquelle liste laissait voir la base des tarifs en usage dans ces ports.

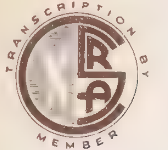
Etes-vous d'accord avec moi qu'il s'agit de questions techniques, purement techniques, en ce qui regarde l'élaboration d'un tarif de pilotage?

R Oui.

Q J'imagine que c'est pour cette raison que lorsque les pilotes, en présentant leurs doléances chaque année, depuis quelques années, ont présenté en même temps des mémoires préparés par des experts, des économistes, aux fins d'établir de quelle façon les statistiques devraient être revisées, etc.?

R C'est ça.

Dans cette recommandation-ci, nous gardons dans l'idée que le pilotage doit être basé sur un barème auquel le navire ayant la plus forte capacité de revenu au point de vue cargaison, par exemple, ou au point de vue passagers, devrait être celui qui en ferait un service plus élevé, parce que généralement, la


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

difficulté et la connaissance requise du pilote à ce moment-là sont plus difficiles, si vous voulez; il travaille avec plus d'attention.

Il y a la question du stress, aussi, du pilote, qui sera constamment aux aguets, plus sur un gros navire que sur un petit navire.

Alors, les facteurs qui ont été pris en considération, à venir jusqu'à date, généralement, ont eu pour but de baser le tarif proportionnellement à la grosseur du bateau.

Q J'ai cru comprendre, au cours de votre témoignage, monsieur Bédard, que cette question de la jauge réelle d'un navire avait donné lieu à plusieurs difficultés, tenant en ligne de compte que cette jauge varie, dans certains cas, selon qu'on a beaucoup de " draught depth or not"?

R Oui.

Q Ne croyez-vous pas qu'il y aurait lieu de simplifier le système suivant à établir un tarif, à l'heure actuelle...

R Si l'on peut trouver une échelle bonne pour simplifier le système, je crois que tout le monde serait d'accord, en autant qu'il demeure proportionnel.

Q Que diriez-vous d'un système qui pourrait être introduit ici, et dont le barème serait: La longueur du navire, son tirant d'eau et la distance parcourue?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R .....

Q Je vous concède que la question est peut-être un peu difficile à répondre sans avoir eu l'occasion d'y songer.

R Ca demande de l'étude et de la concentration avant de répondre.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
J'aimerais ici rappeler que nous avons eu des témoignages de quelques pilotes à l'effet qu'il n'était pas plus difficile de piloter un gros navire qu'un petit navire.

R Dans certains cas, oui, c'est admissible; mais généralement, un gros navire sera plus difficile à piloter qu'un petit navire.

Q C'est ce que je croyais.

R Mais il y a des cas où un petit navire sera excessivement difficile à piloter, plus qu'un gros navire, dans certains cas. C'est l'exception.

Q C'est l'exception?

R Oui.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Tout de même, d'après votre expérience comme pilote, et ayant piloté des navires de différentes dimensions, est-ce que la longueur du navire, dans votre opinion, donnerait une idée juste de sa dimension? Est


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

ce que vous avez déjà mentionné le mot "dimension"?

R ...... proportionnellement au tonnage, vous voulez dire?

Q Oui, au lieu du tonnage?

R Monsieur Brisset, ça demande toute une étude, cette question-là; je ne peux pas m'aventurer à répondre là-dessus.

Q Vous préfèreriez consulter votre économiste qui vous guide dans ces matières?

R Ca demande toute une étude.

LE PRESIDENT:

Ici, si vous permettez une remarque: Le facteur distance, sur un pilotage de rivière, a son importance.

Sur un pilotage portuaire, on se demande si c'est un facteur qui peut valoir.

Maintenant, il s'agit aussi de savoir le principe de bas d'un tarif: Est-ce que ça doit être en proprotion de la responsabilité, ou est-ce que ça doit être considéré tout simplement la taxe que l'armateur ou le vaisseau doit payer pour maintenir le service?

Alors, ça pourrait être tout simplement, jusqu'à un certain point, une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

taxe foncière.

Alors, ça dépend du principe sur lequel on se base. Est-ce qu'on doit évaluer le tarif suivant la responsabilité du pilote ou les difficultés qu'il peut avoir avec tel ou tel navire?

Alors, dansun tel cas, il faudrait dire qu'un navire construit depuis 25 ans devrait payer plus qu'un navire de même dimension, mais moderne et tout à fait équipé.

Alors, il faudrait trouver un barème là-dedans et trouver la philosophie ou les principes directeurs de l'établissement d'un tarif.

LE TEMOIN:

R Dans nos recommandations, on suggère que le tarif doit être basé sur le tonnage net ou brut et le tirant d'eau. On doit prendre le tonnage net ou brut maximum tel qu'apparaissant au certificat d'immatriculation du navire et sur le tirant d'eau.

La base de cette recommandation est l'expérience acquise dans le St-Laurent, et aussi l'expérience d'après ce que nous avons trouvé dans les autres pays, généralement, on a essayé de garder une proportion avec la grosseur du navire et le tirant d'eau; dans


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

certains pays, il y a le facteur distance auquel on a attaché beaucoup d'importance.

Alors, ce tableau a été justement préparé à cette intention, de relier les facteurs tirant d'eau, jauge et longueur du bateau comme il se fait partout dans les autres ports, pour déterminer le tarif qui devait être chargé.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Maintenant, monsieur Bédard, je crois que vous concèderez qu'il s'agit ici de questions réellement techniques, et que par conséquent il est assez difficile, et je le comprends, pour vous de répondre au genre de questions que je viens de vous poser?

R Bien, il s'agit de faire une étude, avant.

Q Prenant ceci en ligne de compte...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Néanmoins, est-ce que le système que vous avez en vigueur sur le St-Laurent, dans le district de Montréal et le district de Québec n'est pas le résultat, justement, d'une étude que vous avez faite faire par des experts à ce sujet-là?

R C'est exact, depuis nombre d'années.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Q Ne croyez-vous pas, monsieur Bédard, qu'il y aurait avantage pour le pilote, particulièrement au point de vue financier, de ne pas avoir à entrer dans ces discussions techniques et laisser le tarif une matière à décider entre les armateurs, évidemment, qui sont ceux concernés principalement, et l'autorité gouvernementale, ou l'autorité du pilotage, pourvu évidemment que le pilote soit assuré d'un revenu qu'il considère raisonnable?

R Non, je ne crois pas du tout que ceci serait bon; je crois que le pilote doit continuer à s'intéresser à ces discussions de tarif.

Q Avec l'aide de ces économistes et autres conseillers?

LE PRESIDENT:

Evidemment, à première vue, il semble qu'il a un intérêt évident: C'est de voir à ce qu'il soit adéquatement rémunéré; n'importe quel système lui est égal, à condition q u'il le soit, et qu'il en ait l'assurance.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Vous etes d'accord?

R N'importe quel système...

LE PRESIDENT:

Q A condition qu'il soit adéquatement


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

rémunéré et qu'il ait la sécurité de l'être?

R Bien, en plus de la sécurité de l'être, oui, parce que n'importe quel système peut être bon pour unepériode d'un an, et après, être absolument désavantageux pour les armateurs et chasser les armateurs du pays.

Q C'est pour ça qu'un tarif fixe pour un voyage, qui ne varie pas, comme il y a dans certains districts, sur les districts de Cornwall - Kingston peut être adéquat, alors qu'il peut peut-être ne pas être adéquat dans un autre district?

R Dans cette circonscription de Montréal - Kingston, le tarif est fixe et tous les bateaux payent le même tarif, que ce soit un gros navire ou un petit navire.

A ce moment-là, on se demande si les gros navires, les plus gros navires ont eu le dessus, et que ce serait dû à ce fait que eux seraient favorisés, ou on peut se demander si les frais de pilotage sont tellement minimes, et qu'on ne s'en fait pas, de toute manière.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q A toutes fins pratiques, aujourd'hui, le pilote reçoit, disons, pas un salaire, mais un revenu d'une Corporation, indépendamment de la grosseur des navires qu'il pilote?

R A la fin de l'année, vous pouvez le


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

calculer et vous verrez que ça va selon la grosseur des navires pilotés dans le district.

Q Mais pas individuellement? Collectivement?

R Individuellement, à la fin de l'année, je vous dis que ça s'égalise pas mal; les pilotes de la même classe vont piloter des navires, ils vont recevoir le revenu selon le tonnage.

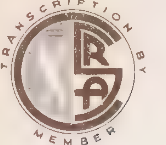
LE PRESIDENT:

Je ne veux pas continuer la discussion, mais juste un point: Dans le cas d'un tarif fixe, par exemple, auparavant, on pouvait prendre six ou sept navires pour faire le voyage qu'un seul navire fait maintenant. Alors, là, on voit l'intérêt du pilote de discuter si ce tarif-là peut être adéquat pour lui ou non, et s'il a une garantie.

Alors, il s'agit de trouver le principe, et après ça ce sera plus facile d'établir la base sur laquelle un tarif doit être fixé.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q A tout évènement, dans le cas où le tarif est fixe, dans les circonscriptions où le tarif est fixe, les corporations, tout de même, mettent les


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

revenus dans une caisse commune, et il y a division individuelle?

R   C'est exact.

Q   Je voudrais passer maintenant à la recommandation 23 où il est mentionné que les frais d'annulation de départ et de retenue sont inadéquats.

                    N'est-il pas vrai, monsieur Bédard, que dans le passé, quand ces frais particuliers ont été l'objet de négociation, les pilotes ont pris l'attitude qu'il ne s'agissait pas pour eux d'une question de revenu, mais il s'agissait d'imposer unepénalité aux navires qui pouvaient être responsables d'une cancellation ou retenue?

R   Je crois qu'on a utilisé cet argument, oui.

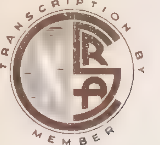
Q   Alors, les pilotes ont maintenant changé d'attitude; il s'agit pour eux d'une question de revenu?

R   Les deux, je crois: une pénalité aux navires et une question de revenu.

                    Si la pénalité est assez forte au point de vue d'annulation de départ, par exemple, je crois que le capitaine ou l'agent va y penser deux fois avant de faire venir un pilote.

                    J'aime autant rester chez moi et ne pas faire le voyage pour rien.

                    Alors, à ce moment-là, ça devient une


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pénalité.

Mais tout de même, s'il y a pénalité, celui qui a été dérangé en retire une compensation.

Q En regard de la recommandation numéro 25, paragraphe numéro 579, je n'ai qu'une remarque à faire, monsieur Bédard, qui n'est pas très sérieuse, je vous l'avoue: Je constate que le pilote réclame en plus de subsistance ou frais de détention, ses frais de transport en première classe.

Est-ce que ça veut dire que s'il revient, par exemple, de Londres à Montréal par avion, on devra lui payer ses frais en première classe avec les acteurs de cinéma?

R Je crois que la première classe a toujours été utilisée à cette occasion, depuis nombre d'années.

Maintenant, je sais que lorsqu'il y a eu un rapatriement par avion, on a expédié les pilotes par classe touriste, et je crois qu'ils se sont considérés par le fait même en première classe.

Q Je vous répète que ma question n'était pas sérieuse.

Passons maintenant à la recommandation numéro 27, qui traite de l'exigence de deux pilotes à bord durant la saison d'hiver. Etes-vous au courant qu'il est arrivé parfois que durant la saison d'hiver, particulièrement au début de la saison, il n'ait


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pas été possible de fournir aux navires deux pilotes?

R Oui.

Q Croyez-vous que lorsqu'il n'est pas possible de fournir aux navires deux pilotes, on devrait quand même payer le tarif double?

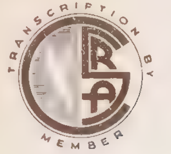
R Oui.

Q Pour quelle raison?

R Voici: On a ici peut-être un exemple de qu'est-ce que peut créer l'initiative de l'entrepreneur libre: Vous avez, depuis quelques années, un surcroît de trafic maritime, spécialement aux années antérieures, dans le mois de décembre, et les pilotes étant deux à bord des navires, peuvent arriver à être tous à bord d'un navire, ou seulement quelques uns sont disponibles.

Alors, ils ont décidé à ce moment-là de faire le voyage seul, pour ne pas retarder le navire, la plupart du temps, vu que le départ se fait seulement le jour, s'il n'était pas parti immédiatement, le navire aurait perdu 24 heures.

Alors, la raison pourquoi il a pu repartir aussi vite, une des raisonspourquoi il a pu repartir aussi vite, c'est parce que précédemment ils avaient fait le voyage à deux, et ils étaient plus reposés que s'ils avaient été seuls, et s'il fait un effort additionnel et descend le navire immédiatement sans le retarder 24 heures, je ne crois pas qu'il devrait y avoir une pénalité ou une partie du tarif devrait être


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

enlevée.

Q Passons maintenant à la recommandation 30, paragraphe 593: Procédure en cas de violation des règlements par les pilotes et en cas d'accidents maritimes.

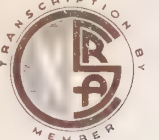
Etes-vous au courant, j'imagine que vous l'êtes, monsieur Bédard, que la Fédération des Armateurs a recommandé qu'on ré-établisse cette Cour qui avait l'habitude de siéger à venir jusqu'à, je crois, mil neuf cent trente et un (1931) ou mil neuf cent trente-deux (1932), cette Cour qui était connue sous le nom de la Cour du Commissaire des Epaves - The Wreck Commissioners Court?

R Vaguement.

Je dois dire à la Commission qu'à propos de cette recommandation numéro 30, quelque chose de plus élaboré sera présenté à cet effet, et je crois que ce sera probablement présenté par les conseillers juridiques, étant plus en connaissance de cause de la partie légale là-dedans.

Je ne me sens pas tellement connaissant pour traiter cet item, l'article 30.

Q Tout de même, est-ce que les pilotes - je parle ici de votre organisme coopératif - auraient objection de voir une Cour spéciale instituée aux fins de faire ces enquêtes, et présenter des recommandations aux autorités compétentes en ce qui regarde les pénalités, s'il y a lieu, à imposer, Cour qui pourrait être présidée



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

par un juge ou un capitaine d'expérience, ou un officier investigateur d'expérience, assisté commel'était autrefois la Cour du Commissaire des Epaves, assisté, dis-je, par deux assesseurs, soit un pilote, un capitaine au long cours, un ingénieur dans le cas où les services ou les conseils d'un ingénieur soient requis?

R Et cette Cour aurait un pouvoir pour imposer des sanctions immédiatement, ou faire des recommandations au ministre? Quoi.

Q Cette Cour aurait des pouvoirs d'imposer - plutôt de faire des recommandations pour imposer une sanction; mais il s'agirait d'une Cour entièrement indépendante, comme la Cour de l'Echiquier, de l'Amirauté, de l'autorité du pilotage, même, des Corporations auxquelles peuvent appartenir les pilotes qui seraient appelés à comparaître devant cette Cour, indépendante également des armateurs.

R Et serait chargée des accidents ou incidents maritimes?

Q Des accidents ou incidents maritimes.

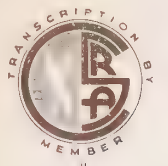
R Avec, naturellement, un pouvoir d'appel, si la personne considérée croit que le jugement a été...

Q Erroné?

R ... Erroné?

Q Oui, le droit d'appel existant toujours.

R Je dois dire que cela me semble logique, mais tout de même, sous réserve, pour la bonne


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

raison que nous désirons présenter des recommandations additionnelles à cet effet.

Mais à premier abord, ça me semble logique.

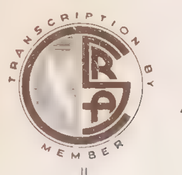
LE PRESIDENT:

Mon collègue monsieur Smith m'informe que le commissaire des épaves, Wreck Commissioner a existé jusqu'à la mort du dernier, et après ça on n'en a pas nommé d'autre. Ca ne devait certainement pas être pour cause de pénurie de candidats, mais il a dû y avoir une raison quelconque. Alors, j'espère que nous allons essayer de savoir quelle est la raison qui a empêché la nomination d'un autre Wreck Commissioner, puisque c'estun système qui avait été prévu dans la loi, on aimerait bien savoir pourquoi ce système-là n'est pas mis en application.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Je suis tout à fait d'accord qu'il serait très intéressant de connaître la raison pour laquelle cet organisme n'a pas continué après la mort du dernier commissaire.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Peut-être une pénurie d'épaves.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

C'est quelques années avant la guerre, alors, il a dû y avoir accidents maritimes depuis.

Q Je passe maintenant à la recommandation numéro 31, pargraphe 598, dans laquelle vous dites que les navires ayant une faible cargaison doivent être requis d'avoir suffisamment de lest pour en assurer adéquatement la manoeuvre sur le fleuve St-Laurent et la voie maritime.

Voulez-vous me dire exactement ce que vous envisagez comme lest, ici, et où ce lest-là sera chargé? Et pour simplifier la question, est-ce que vous avez ici en vue les cales d'eau, ce qu'on appelle en anglais les "deep tanks"?

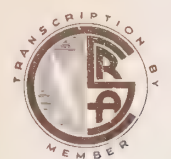
R Si ça s'impose. C'est une question de sécurité aux navires, question qui rarement peut arriver pendant une saison à chacun des pilotes, mais qui peut tout de même arriver, et vous savez comme moi que si l'hélice et le gouvernail sont sortis en dehors de l'eau, comme mesure de sécurité, on devrait remplir les doubles fonds ou ce qu'on a appelé les "deep tanks", - comment les avez-vous appelées en français?

Q Les cales d'eau?

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: Ou ballast d'eau.

LE TEMOIN:

R Alors, à ce moment-là, il est impor-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

tant de caler cette partie du bateau afin de faire pénétrer l'hélice et le gouvernail.dans l'eau pour lui donner plus de possiblité de manoeuvre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q Prenons un cas concret, monsieur Bédard, prenons le cas d'un navire qui viendrait, par exemple, décharger sa cargaison à Québec et qui doit remonter le fleuve pour charger une cargaison de blé à Montréal.

Vous savez, j'en suis certain, que cette cargaison sera chargée dans ce que j'ai appelé les cales d'eau, les "deep tanks", en partie?

R Oui.

Q Vous savez également que pour pouvoir charger le navire de grain à Montréal, la cale d'eau doit être déchargée et la cale asséchée. Est-ce que vous avez réalisé que pour faire cette opération-ci, le navire devrait être monté avec du lest d'eau dans sa cale d'eau, le navire peut être retardé jusqu'à deux jours à Montréal, une fois arrivé à Montréal?

R Naturellement, si économiquement on impose un retard au navire de deux jours, et qu'il en est trop dispendieux, le navire, s'il ne veut pas charger suffisamment, par un fort vent, et qu'il aime mieux attendre à Québec que le vent cesse, c'est à lui d'attendre à Québec que le vent soit suffisamment baissé pour qu'il puisse remonter sans avoir nécessité de

harger ses doubles fonds, ses cales d'eau.

Q Ce à quoi je veux en venir, en fait, comme il s'agit sur le fleuve St-Laurent d'eaux ou de parages qui sont en somme, à comparer à la haute mer, des parages protégés des éléments jusqu'à un certain degré, est-ce que la situation, réellement, existe et nécessite que les mesures que vous recommandez soient prises?

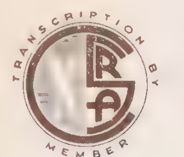
R Oui, dans certains cas, ça existe: la fort vent, un bateau allège, et dans les chenaux étroits, il y en a, comme vous avez dit, de Québec à Montréal, à la sortie du Saguenay, ces endroits-là peuvent être très dangereux pour le navire qui s'en vient, e encore plus dangereux s'il rencontre des navires dans les eaux étroites.

Q Est-ce qu'à l'heure actuelle, en dit, les navires, dans l'exemple que je vous ai donné, qui ont déchargé dans le bas du fleuve ou dans le Saguenay, et qui viennent à Montréal pour charger, Montréal ou Sorel, pour charger du blé, procèdent complètement alège?

R Bien, complètement allège, - ils ont toujours du mazout, quelque chose comme ça.

Q Oui, il faut tenir compte qu'ils ont leur mazout, mais à part leur mazout?

R Oui, vous en avez qui procède complètement allège; vous avez des bateaux qui viennent d'outremer, et qui avaient ce lest dans leurs doubles fonds, et dans leurs cales d'eau, et lorsqu'ils arrivent



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO



à la station de pilotage, assez souvent ils ont tout vidé, ne prévoyant pas qu'il serait sage d'en garder une certaine partie avant d'arriver à leur destination.

Q Quand vous dites "ne prévoyant pas qu'il serait sage," est-ce que la raison ne serait pas qu'ils étaient obligés de le faire avant d'entrer dans les eaux du St-Laurent, afin d'éviter la pollution?

R Oui, dans certains cas, oui.

Q Tout de même, est-ce que vous pouvez me relater un cas quelconque où le manque de lest a été la cause d'un accident, à votre connaissance?

R Il y en a un qui me vient à l'idée, mais pour dire que c'est la cause de l'accident qui a été reconnu à l'enquête ..... j'aurais besoin de vérifier.

Q Pouvez-vous me donner le nom du navire?

R C'est un navire de Donaldson Lines qui était le Laurentia, je crois, avec un petit pétrolier.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Est-ce que c'est un évènement qui s'est produit dans votre district?

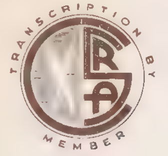
R Non, dans le district de Montréal.

Q Vous savez quelle année?

R Monsieur Hamelin, je crois.....

LE PRESIDENT:

Q Vous vérifierez à l'ajournement?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

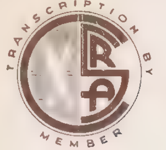
R Oui.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.

ADVENANT 1:05 HEURE P.M., LA COUR EST AJOURNEE A 2:30 HEURES P.M.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

CANADA

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, Président
ROBERT K. SMITH, commissaire,
HAROLD A. RENWICK, commissaire,
Me GILBERT NADEAU, c.r., secrétaire

Le seizième jour de janvier, l'an mil neuf cent soixante et quatre, a comparu comme témoin:

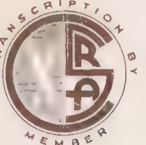
Capitaine ANDRE BEDARD -
TRANSQUESTION CONTINUEE.

LE TEMOIN:

R Pour l'information que vous aviez demandée ce matin, monsieur Brisset, à propos de la collision maritime dans laquelle la cause aurait été qu'un navire aurait été déplacé par un fort vent, cette est arrivée il y a approximativement deux ans, un peu plus de deux ans peut-être, dans le Richelieu, et c'est...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Quand vous référez "dans le Richelieu" c'est dans les rapides...


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

R Dans les rapides du Richelieu, dans le fleuve St-Laurent, pas dans la rivière. Et les impliqués étaient un navire de Donaldson Line dont je n'ai pas le nom.

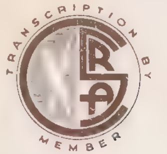
J'ai eu l'occasion d'en discuter avec les confrères pilotes, et ils m'ont dit que les navires qui sont assez fréquemment sans lest et difficiles à manoeuvrer ne sont pas des navires de ligne réguliers, mais plutôt un navire qui viendrait prendre une cargaison de grain et qui monte en lest tout le long du St-Laurent.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q Et pour continuer votre témoignage, l'abordage dont il s'agit a eu lieu entre le Sea Transport et le Calgaria, le premier (1er) septembre mil neuf cent soixante et un (1961), et je dois dire que dans ce cas là, la cause exacte de l'abordage n'a pas été déterminée.

Cependant, l'un des pilotes n'a pas été suspendu, parce que le commandant du navire aurait pris charge du navire, à un moment donné, c'est-à-dire, avait donné un ordre à l'homme de roue.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Est-ce que c'est le pilote que mon confrère défendait?


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
C'est exact. Il n'a pas été suspendu, Votre Seigneurie.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Qui? Le confrère ou le pilote?

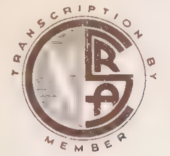
Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Ni l'un ni l'autre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Je dois dire que cette cause, Votre Seigneurie, a été réglée sur la base des deux parties également à blamer.

LE PRESIDENT:
Devons-nous dire: Sur une base de compromis, sans admission de responsabilité?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Sans admission de responsabilité.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
C'est le temps de le dire: For blame on the weather, not on the company.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,

pour la Shipping Fed. of Canada:

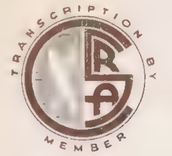
Q A tout évènement, monsieur Bédard, n'y aurait-il pas une solution au problème qui peut se présenter, c'est-à-dire, celui d'un navire qui n'aurait pas de lest suffisant, solution qui serait pour le pilote de jeter l'ancre si les conditions de température deviennent telles qu'il considère dangereux pour le navire de continuer sa route?

R Le pilote peut certainement suggérer au commandant de jeter l'ancre pour des difficultés prévues dans un chenal étroit.

Maintenant, le capitaine peut toujours refuser cet avis et demander de continuer tout de même.

Q Monsieur Bédard, il y a une question que j'ai oublié de vous demander relativement aux mesures disciplinaires qui pourraient être prises contre des pilotes et aux procédures à suivre aux fins de les appliquer. La question est celle-ci Est-ce qu'il est à votre connaissance que parfois certains pilotes ont démontré que d'habitude, ou du moins assez fréquemment, ils faisaient usage de boisson alcoolique, et que ceci ait amené des problèmes dans l'administration du pilotage de diverses circonscriptions?

R C'est un problème existant, un problème qui existe chez une très petite minorité, ou un très petit nombre de pilotes, mais tout de même qui est déjà apparu à la surface, et c'est un problème où moi-même je crois les pilotes pourraient avoir plus de facilité


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

à prévenir ces abus que l'autorité centrale présentement.

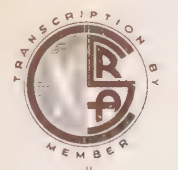
Si on prend le cas d'un jeune pilote, par exemple, qui fait abus de boisson alcoolique, et c'est à la connaissance des confrères, et les confrères ont des pouvoirs disciplinaires envers lui, je crois que si dès les premières infractions ou le premier rapport d'infraction, que le comité de discipline a, il peut sévir immédiatement, on aura des chances de guérir ce cas dès la source du trouble.

Tandis que présentement, je crois que plutôt, ce qui peut arriver, ou qu'est-ce qui est arrivé dans le passé, en tout cas, c'est qu'à la connaissance des pilotes, ces choses-là arrivaient sans que le pilote ou le comité ait un pouvoir disciplinaire, et que finalement, lorsque ça arrivait devant l'autorité de pilotage et les responsables à Ottawa, les cas étaient parfois aggravés et plus fréquents qu'ils ne l'auraient été autrement avec cette même personne.

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

Q "Aggravés", qu'est-ce que vous voulez dire?

R Je veux dire que le type qui commençait à prendre de la boisson peut commençer à en prendre, et en prendre pour être en état d'ébriété une fois dans un mois, ou une fois dans six mois; mais lorsqu'il s'en tire à bon compte, il peut recommençer à fréquences plus


TRANSCRIPTION BY
MEMBER


ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

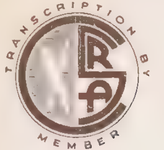
fraprochées.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q En d'autres termes, l'expérience du passé démontre que des mesures appropriées n'ont pas été prises aussitôt qu'elles auraient dû être prises aux fins d'éviter que le même pilote continue ses mauvaises habitudes, si je peux me servir de cette expression?

R Oui, je serais de cet avis-là.

LE PRESIDENT:
Si vous permettez, monsieur Lalonde, avant qu'on aille plus loin, je voudrais faire une remarque au sujet d'un Tribunal administratif: On parle de Tribunal administratif, peu importe ce qu'on le nomme, que ce soit le surintendant ou le maître-pilote, ou que ce soit à d'autres titres, on parle de fixer les tarifs, on parle d'actions disciplinaires; je crois qu'on devrait considérer les deux juridictions d'un Tribunal administratif: Celle purement administrative, où le Tribunal a une discrétion dans l'application de "policy", si je peux dire, une discrétion; et l'autre, le Tribunal quasi judiciaire, ou de juridiction


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

quasi judiciaire, où il est lié par des règles établies qu'il doit suivre et qu'il doit appliquer, et où il est simplement - on lui présente une situation de faits, et ayant déterminé quels sont les faits qui sont prouvés, il doit établir et il doit appliquer les règles en question; il n'a pas de discrétion. Ca, c'est la juridiction judiciaire; l'autre estune juridiction purement administrative.

Alors, il y a la question pénale et la question "policy". Alors, c'est deux choses différentes, et peut-être est-ce que ça ne demande pas le même mécanisme?

Je n'en sais rien. Je vous informe tout simplement de ma réaction à ça, mais il faut pourvoir aux deux situations

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Effectivement, Votre Seigneurie, il existe néanmoins encore là un grand nombre de commissions et d'organismes qui ont des pouvoirs conjoints à la fois quasi judiciaires et administratifs, et le projet con-



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

cernant le commissaire comporte cet aspect-là, par exemple en matière de taxation, il s'agit de fonctions administratives, à proprement parler.

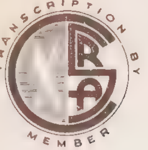
J'imagine que les Cours Supérieures reviseront cette décision en matière de pénalité et de suspension; on pourrait intervenir par certiorari ou autrement.

LE PRESIDENT:
Les appels pourraient être différents suivant que c'est l'un ou l'autre.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
En d'autres termes, en matière administrative, il pourrait y avoir appel au ministre.

LE PRESIDENT:
Je n'en sais rien. J'ai simplement émis la distinction que que je croyais qui devait être faite, quitte à trouver le mécanisme qui devrait être appliqué.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Q Monsieur Bédard, je voudrais passer maintenant aux recommandations numéro 32, 33 et 34.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Radiotéléphonie, signal lumineux, et instruments dans la timonerie.

Je ne voudrais pas d'aucune façon mettre en doute le bien fondé de ces recommandations, mais je voudrais vous proposer qu'on suggère respectueusement à la Commission qui siège ici que si des recommandations doivent être contenues dans son rapport officiel, ces recommandations soient à l'effet que l'on suggère au gouvernement de présenter les vues du gouvernement à ce sujet à l'organisme international qui aurait juridiction en la matière, et je réfère à I.M.C.O. - International Maritime Civil Organization, car vous réalisez, j'en suis sûr, qu'il s'agit ici de recommandations qui ont trait à la façon dont un navire doit être construit, doit être équipé, et qui relève par conséquent d'un domaine international.

Seriez-vous d'accord?

R Oui, je serais d'accord là-dessus.

Q Passant à la recommandation numéro 35 qui traite des mats de charge, "samson post", est-ce que dans votre expérience, les capitaines de navires ne sont pas disposés à accepter le conseil d'un pilote s'il devenait nécessaire de prendre des mesures pour ne pas obstruer la vue du pilote?

R .....

Q En d'autres termes, vous est-il jamais arrivé, dans votre expérience ou celle des autres, qu'un navire procédant dans le fleuve avec ces mats de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

charge élevés - le capitaine d'un navire plutôt, aurait refusé de les plaçer de façon à ne pas obstruer la vue d'un pilote?

R Dans six ans de pilotage, ça ne m'est arrivé qu'une fois, et la fois que c'est arrivé, je jugeais que ça obstruait la visibilité, la visibilité n'était pas très bonne, et j'ai demandé au commandant, et le commandant a dit: Oui, mais il n'a jamais rien fait; et j'ai insisté à plusieurs reprises, il a toujours dit: Oui, mais il l'a oublié.

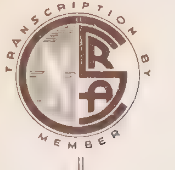
Maintenant, c'est une disposition qui est importante, à mon avis, et à laquelle je crois qu'on devrait obliger les commandants de navires à prendre cette disposition lorsqu'elle est demandée par les pilotes.

Q Tout de même, est-il juste de dire que règle générale, vous avez la coopération des capitaines de navires, à ce sujet?

R Oui.

Q Je passe maintenant à la recommandation numéro 38 dans laquelle vous parlez de police maritime, et si j'ai bien interprété votre témoignage, vous avez souligné que cette police maritime pourrait en particulier faire la surveillance des petits navires, disons, des goélettes qui empruntent le chenal maritime, - pour bien s'assurer que ces goélettes et leurs équipages suivent les règlements.

R Je n'avais pas dit ça, non. Quand j'ai parlé de petits navires, à ce moment-là, j'ai parlé


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

d'embarcations de plaisance, plutôt.

Q Est-ce que vous croyez que cette compagnie maritime pourrait jouer un rôle en ce qui regarde la navigation de ces petits navires du type goélette?

R Ca dépend, à ce moment-là, de la compétence de la police maritime.

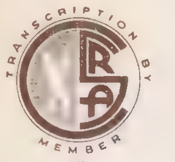
Si la police maritime a une compétence suffisante au point de vue des règlements de la petite navigation, il y a possibilité que ce soit une responsabilité additionnelle qui lui soit donnée, à cette police maritime; mais à ce moment-là, est-ce qu'il sera obligé d'aller partout à travers le fleuve et le golfe?

Q Je suis informé que dans certaines juridictions, l'on confère au capitaine et officiers de ces petits navires côtiers du genre goélettes un certificat de pilote qui relève de la juridiction de l'autorité du pilotage, et que dans le cas d'infraction à un règlement quelconque, ces certificats peuvent être suspendus ou cancellés.

Croyez-vous qu'une règlementation de ce genre serait de quelqu'utilité dans les eaux canadiennes du fleuve St-Laurent?

R Ca n'existe pas présentement.

Q Non, ça n'existe pas présentement ici au Canada, mais je suis informé que dans certaines juridictions, particulièrement en Angleterre, ceci existe.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

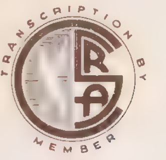
R Non, je ne crois pas. Je crois que les capitaines de ces goélettes-là sont certifiés avec un brevet de capitaine ordinaire - pas un brevet de capitaine, mais un permis de capitaine, et dans une grande partie des cas, autrefois, toujours - il en existe encore plusieurs - ce ne sont que des permis renouvelables d'année en année.

Je pourrais être corrigé là-dessus par le conseiller juridique.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Je croyais que la question de monsieur Brisset référait à ce qui se passait dans un autre pays que le Canada.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:
Oui.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:
Mais pour qualifier - aussi dans la Province, au Canada, depuis la Commission Cannon dont monsieur le commissaire Smith parlait hier, il y a eu certains adoucissements au certificat de compétence pour certaines classes de bateaux côtiers, entre autre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

on a commencé par émettre des certificats de compétence pour les bateaux ne dépassant pas 150 tonneaux, jauge brute, laquelle classe a été montée en mil neuf cent cinquante-six (1956) à 350 tonneaux, jauge brute; mais il ne s'agit pas de permis renouvelable à tous les ans. Ce sont des adoucissements des règlements.

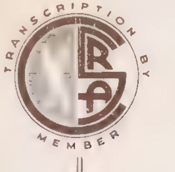
Le capitaine passe un examen oral sur des règles de route, sur la navigation en général. C'est un adoucissement aux exigences normales, mais ce sont des permis permanents qui sont limités toutefois à un certain tonnage.

LE TEMOIN:

R Votre question, monsieur Brisset, alors, c'est que s'il y avait des certificats de pilotes qui étaient émis aux propriétaires ou les capitaines de ces petits navires, pour faire le pilotage dans le St-Laurent, et s'ils ne se conformaient pas aux règlements, à ce moment-là, on leur enlèverait leur certificat de pilote? Est-ce que c'est ça?

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q En d'autres termes, ceci donnerait une certaine juridiction à l'autorité du pilotage, juri-


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

diction dont elle ne jouit pas à l'heure actuelle, aux fins de faire mettre en vigueur et faire appliquer les règlements qui régissent la navigation dans les eaux.

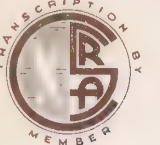
R Je serais plutôt sous l'impression que si ces commandants de navires n'obéissent pas aux règlements locaux, qu'une suspension leur soit donnée sur leur certificat de capitaine même, et ne pas créer un nouveau certificat qu'on pourrait leur enlever.

Q Capitaine, vous ne croyez pas qu'une surveillance exercée par l'autorité du pilotage pourrait être un avantage?

R Bien, une surveillance exercée par le ministère des Transports, présentement, selon la connaissance du capitaine est suffisante, je crois.

S'il n'obéit pas à des règlements, soit d'abordage ou d'opération, je crois que si on peut enlever le certificat qu'il possède présentement, c'est aussi bien que de lui émettre un deuxième certificat et de lui en enlever un.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild: D'ailleurs, la surveillance et l'émission de ces certificats dont j'ai parlés relèvent exactement de la même branche qui exerce l'autorité du pilotage à Ottawa, la branche de la règlementation maritime.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:

Q La raison pour laquelle je soulève la question tout particulièrement, monsieur Bédard, c'est que d'après le système proposé, il semblerait que dans le cas du système proposé par la Fédération des Pilotes, l'on divorce, si je puis me servir de cette expression, jusqu'à un certain point, l'administration du pilotage du ministère même des Transports, tel que cette administration existe aujourd'hui.

R .....

Q C'est pourquoi je ne voudrais pas vous forçer à donner une réponse, si au cours de vos voyages vous n'avez pas eu du tout l'occasion de constater que tel système existait, particulièrement en Angleterre.

R Pas de la manière dont vous l'avez spécifié.

Il existe un certificat de capitaine-pilote en Angleterre, pour des navires de moindre tonnage, si vous voulez. Mais qu'on leur enlève le certificat de capitaine-pilote lorsqu'il y a infraction aux règlements locaux, je n'ai pas eu l'occasion d'étudier ce problème.

Q Une dernière question, monsieur Bédard: Au cours de vos voyages en Europe, alors que vous avez visité plusieurs pays et eu l'occasion de discuter de pilotage dans plusieurs circonscriptions où l'on exerce la profession de pilote, avez-vous été à

même de constater si généralement la connaissance de l'anglais est requise des pilotes aux fins d'exerçer leur profession?

R Oui.

Q Et ceci est général dans tous les pays?

R . ...

Q Tous les pays, du moins, que vous avez visités: Les pays d'Europe?

R Oui, à moins que j'en oublie, je crois, disons: La majorité des pays, au cas où il y en aurait un ou deux où ce n'est pas nécessaire; mais généralement la connaissance de l'anglais est requise

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Q Est-ce qu'on se sert de "requise" dans le sens d'obligatoire? Requise obligatoirement aux fins d'obtenir un certificat de pilote?

R Oui.

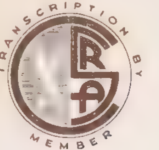
Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q On exige la connaissance de la langue locale, aussi?

R Absolument.

(Monsieur le commissaire Smith en anglais).

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Je vais vous poser une question quant à l'organisation des services administratifs des pilotes, si toutefois les pilotes obtiennent l'administration de tout le pilotage, jusqu'à date, les pilotes semblent avoir des facilités à administrer le dispatching dans les ports de Halifax, St Jean Nouveau Brunswick, c'est-à-dire: les districts de pilotage uniques.

Mais où je prévois des difficultés, c'est lelong du fleuve où les districts s'emboutent l'un à l'autre, et le dispatching, à l'heure actuelle, pour les districts de Québec et Montréal et Trois-Rivières, est fait d'un seul bureau, il faudra qu'il y ait de la coopération entre les corporations de pilotes pour que ces facilités puissent servir.

Cependant, il n'y a aucune garantie dans votre mémoire que cette coopération-là va continuer, ou existerait en tout moment, avec la possibilité que chaque Corporation pourrait installer son propre système de dispatching, et il y aurait à Québec deux systèmes de dispatching côte à côte.

Est-ce que vous avez envisagé la possibilité d'une seule et unique corporation administrative, uniquement pour les services aux pilotes, qui couvrirait plus d'une circonscription?

R Nous avons envisagé certains aspects où plusieurs circonscriptions pourraient se mettre ensemble à plusieurs fins, comme par exemple pour fin de collection des droits de pilotage aux navires. A ce



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

moment-là, on peut avoir un bureau central de collection.

Q Excusez-moi, je comprends que...

R ... et au point de vue dispatching, le dispatching, présentement, se fait à Québec, pour les sections de Québec et de Trois-Rivières, et les commis sont en charge de faire la liste du tour de rôle. Alors, au point de vue de l'égalité des tours de rôle, il s'agit de suivre simplement la procédure établie par présentement une expérience de chaque année par l'employé qui est là et qui représente le département des Transports; la mise en application du dispatching est faite par les commis, et la responsabilité relèvera à ce moment-là du chef de pilotage si vous voulez, mais la responsabilité du commis à Québec peut relever soit du pilote de Québec, soit du pilote de Trois-Rivières.

Q Voici, votre mémoire est fondé, je crois, sur le principe suivant: Que chaque circonscription de pilotage s'administre elle-même?

R Oui.

Q Qu'elle perçoive ses taux, qu'elle s'occupe de ses chaloupes, qu'elle s'occupe de son dispatching?

R C'est exact.

Q C'est, je crois, le principe qui est énoncé dans votre mémoire?

R C'est exact.

Q Je ne doute pas qu'il puisse y avoir coopération entre deux circonscriptions contigus; cependant, il n'y a aucune garantie que la coopération va


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

exister. Est-ce que vous avez prévu la possibilité d'une seule et unique organisation pour les services couvrant plus d'une circonscription?

R ......

LE PRESIDENT:

Q Ou d'une administration conjointe?

R ...

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:

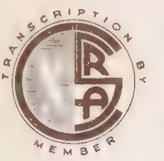
Q Ou d'une administration conjointe, mais avec le mécanisme définit dans la loi, et auquel les parties devraient obligatoirement participer?

R Nous avons prévu une administration conjointe, à certains moments, mais comme tel, prévue dans la loi, nous n'avons pas fait de provisions comme tel.

Q Alors, l'administration conjointe qui serait mentionnée dans votre mémoire, c'est seulement sur une base volontaire?

R Oui. De cette manière, il y a aussi le système de télécommunication. Nous disons que les pilotes devraient être en charge de la télécommunication, simplement au point de vue pilotage. Là, à ce moment-là, vous avez les télécommunications qui se font à partir des Escoumains jusqu'à Kingston.

Présentement, la télécommunication est faite comme ceci: C'est loué par le gouvernement et opéré par les commis.



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

Alors, nous suggérons que ce soit loué par les pilotes, et opéré par les commis; mais à ce moment-là, ça demande une continuité de coopération entre les pilotes pour avoir des informations nécessaires du mouvement des navires.

Q Je crois que vous n'avez pas saisi ma pensée. Je vais vous donner un exemple: Disons que votre principe est accepté et que l'administration est remise aux diverses corporations. A Québec, disons, les pilotes du district de Québec peuvent fort bien ne pas s'entendre avec les pilotes de la circonscription de Montréal.

A l'heure actuelle, le dispatching est fait par le même personnel, d'un endroit unique.

Au cas de querelle entre les deux corporations, il se pourrait, suivant votre mémoire, je crois, du moins, que les pilotes de Québec décident d'avoir leur dispatching avec le résultat que les pilotes de Montréal seraient obligés, eux aussi, de pourvoir une station de dispatching à Québec. Résultat net: Il y aurait deux stations de dispatching côte à côte pour le fleuve.

LE PRESIDENT:

Q Et un double service de bateau-pilote?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Exactement, Votre Seigneurie.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que la Fédération a envisagé la possibilité qu'il y a d'une corporation indépendante, peut-être, des corporations actuelles, qui ne s'occuperaient que de l'administration de ces services-là pour un secteur donné du fleuve, que ce soit des Escoumains à la tête des Grands-Lacs ou des Escoumains à Montréal, peu importe, pour que ces services-là soient donnés pas une corporation à deux autres ou à plusieurs autres corporations - une coporation maîtresse de préserver ces fonds de façon quelconque.

R Oui Me Jacques, ç'a été envisagé, mais ça n'a pas été étudié et approfondi.

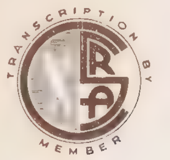
TRANSQUESTIONNE par Me L. LANGLOIS, c.r., pour la Can. Merchant Service Guild.

Q Monsieur Bédard, au cours de son contre-interrogatoire, monsieur Brisset vous a fait témoigner sur les frais de pilotage à certains ports américains, entre autre: Boston, comparativement aux frais de pilotage pour rendre un bateau jusqu'à Montréal.

N'est-il pas exact qu'une telle comparaison peut être boiteuse, parce que plus le bateau remonte à l'intérieur des terres, plus il devient en compétition avec des services terrestres beaucoup plus dispendieux que les services maritimes?

R Oui.

Q Est-ce que, par exemple, même si les frais de pilotage pour venir jusqu'à Montréal étaient plus élevés qu'à Boston, est-ce qu'il n'est pas exact de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

dire que pour les cargaisons destinées à Montréal, il est beaucoup plus avantageux de les faire passer par Montréal que de les faire passer par Boston?

R Forcément.

Q Est-ce que la même chose n'est pas vraie également pour ces cargaisons qui sont destinées au bassin des Grands-Lacs, même aux ports américains, dans le bassin des Grands-Lacs?

R C'est possible.

Q Toujours par rapport aux expéditions qui passeraient par les ports de la côte Atlantique américaine?

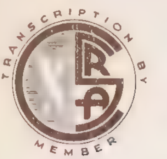
R Oui.

Q Maintenant, il a été question également, au cours de l'interrogatoire par Me Brisset, des raisons qui seraient responsables des conditions - qui seraient responsables, plutôt, pour le déclin dans les services côtiers américains.

N'est-il pas exact de dire que la raison principale de ce déclin dans le cabotage américain, sur la côte Atlantique, est dû aux frais de port, au "terminal charges", et en particulier aux frais de débardagesexcessifs, dans les ports américains?

R C'est fort possible.

Q N'est-il pas exact de dire également qu'une autre raison de ce déclin du cabotage américain sur la côte de l'Atlantique est dû au fait que les port majeurs de l'Atlantique, les facilités portuaires appartiennent, non pas à l'état, mais aux compagnies de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

chemin de fer qui ne sont pas intéressées à avoir les navires comme compétiteurs?

R Je regrette, je ne suis pas au courant.

Q C'est le cas dans le port de New York, Portland et Boston, entre autre.

N'est-il pas exact que ce sont les mêmes intérêts portuaires qui ont conbattu le développe ment de la voie maritime du St-Laurent durant 25 ans?

R .....

Q Je réfère la Commission à ce sujet sur les rapports du congrès américain, sur les débats qui ont eu lieu lorsqu'il s'est agi de créer l'autorité de la voie maritime du St-Laurent, et de relater tout l'opposition qui s'est fait durant 25 ans à Washington, pour empêcher que la décision de deux présidents améri cains soit sanctionnée par les chambres, opposition concernant la voie maritime du St-Laurent?

C'est le débat sur la loi Donalo. Je pourrai donner la référence à la Commission, pour les rapports du congrès américain, à ce sujet.

Maintenant, est-ce qu'il n'est pas exact de dire, comme on l'a prétendu au cours de l'in- terrogatoire, que les assurances maritimes, en hiver, sur le St-Laurent, les surprimes, comme on les a appelées, et si c'est vrai que même en été les frais de pilotage peuvent nuire au développement des ports du St-Laurent, comment expliquez-vous que nous avons maintenant les compagnies maritimes qui s'efforçent de venir à Montréal


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

même en plein hiver, même en payant ces surprimes et même en payant un deuxième pilote, au moins jusqu'à concurrence de cent dollars ($100.00)? Comment expliquez-vous?

R Bien, enfin, c'est que les frais de pilotage et les frais d'assurances doivent être bien compensés par les taux de fret qui sont payés.

Q Il faut dire que même en hiver, dans ces conditions, il est fort économique pour les armateurs de venir au port de Montréal, Trois-Rivières et Québec?

R De toute apparence.

Q Et si ça l'est l'hiver, à plus forte raison, ça doit l'être l'été?

R ....

Q Maintenant, une proposition a été suggérée, au cours du contre-interrogatoire, à l'effet qu'on vous a demandé s'il serait à propos - s'il serait sage de confier aux autorités portuaires - et dans les autorités portuaires, on a même inclus l'autorité de la voie maritime du St-Laurent - de confier l'autorité de pilotage à ces autorités portuaires, en expliquant qu'en ce faisant, il serait peut-être plus facile pour les autorités portuaires et de la voie maritime de faire respecteur leur règlementation sur le transit, le passage des navires dans les limites de ces ports ou de cette voie.

N'est-il pas vrai qu'en ce faisant, si cette proposition était acceptée et qu'en ce faisant,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

on rendrait le pilote responsable des infractions aux règlements, n'est-il pas exact de dire, comme corollaire, comme conséquence logique de l'installation de l'établissement d'un tel système, il faudrait déplaçer le statut du pilote; d'en faire réellement celui qui a la charge et la responsabilité du navire, au lieu, comme c'est le cas aujourd'hui, d'être le capitaine?

R A Panama, c'est ce qu'on a fait: On a mis le pilote en responsabilité.

Q C'est justement la deuxième question: Est-ce qu'on a été obligé de faire ça ailleurs, ou on a voulu installer un système identique?

R A Panama?

Q Est-ce qu'on vous a indiqué, au cours de vos voyages ou ailleurs, que les armateurs seraient prêts à relever leurs capitaines qui font partie de la gérance, de la responsabilité du navire, pour la confier à un pilote étranger que la gérance ne connaît pas, même?

R Jamais.

RE-INTERROGE par Me MARC LALONDE, c.r., pour la Fed. des Pilotes du St-Laurent:

Q Dans votre interrogatoire, monsieur Bédard, on vous a référé à l'expérience au Hâvre et à la durée des trajets au Hâvre, les déplacements et le temps pris pour aller chercher les navires à la mer et les amener.

Je pense que vous l'avez mentionné,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



mais je ne suis pas sûr. Les heures que vous avez mentionnées, est-ce que ça comprend, comme les statistiques auxquelles on vous a référé, seulement le temps de pilotage réellement fait, ou si ça comprend d'autres items?

R J'ai dit que ça comprenait les temps tels qu'alloués, de station à station, ou de domicile à domicile. Je ne me rappelle pas quel est le cas pour le Hâvre.

Naturellement, au Hâvre, les temps peuvent varier beaucoup; il peut y avoir une question de marée pour entrer le navire. Ensuite de ça, naturellement, la sortie peut être beaucoup plus rapide que l'entrée; on peut faire un voyage de sortie dans trois quarts d'heure.

Q Vous savez qu'au Hâvre, on doit aller chercher des navires en vedette, au large, ou du moins se rendre au bateau-pilote et attendre le navire. Etes-vous au courant de la situation ici, en ce qui concerne les pilotes du port de Montréal vis-à-vis les navires qui arrivent à Longue Pointe, ou qui sont ancrés à Longue Pointe, par exemple?

R On doit aller prendre le navire là-bas et le monter.

Q Et à ce moment-là, il y a un service de bateau-pilote, n'est-ce pas, qui est à la disposition des pilotes pour aller prendre le navire?

R C'est exact.

Q Et encore là, à votre connaissance,


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

enfin, je pense que je n'ai pas besoin de votre témoignage là-dessus, devant la Commission il a été établi que ces temps n'étaient jamais calculés; qu'on calculait le temps à partir duquel le pilote embarquait à bord du navire; on pourrait référer aux exhibits 788 et 789.

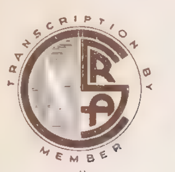
Dans votre interrogatoire, on vous a aussi suggéré la notion qu'il serait peut-être possible que les armateurs et les pilotes s'assoient à une table ronde, et en viennent à s'entendre sur des questions de revenu minimum et maximum, par exemple, pour la rémunération des pilotes.

A la lumière de votre expérience passée - je sais que vous avez déjà mentionné que vous ne vous occupez d'organisation de pilote que depuis quelques années, mais à travers toutes ces années, est-ce que vous avez eu des circonstances dans lesquelles les armateurs ont jamais consenti d'eux-mêmes à une augmentation du tarif?

R Pas à ma connaissance; pas lors de discussions.

Q Maintenant, je crois comprendre qu'il a pu y avoir, antérieurement à votre temps, des discussions, puis effectivement il y avait des rencontres au cours desquelles il y avait des revisions de tarifs, à l'occasion?

R Oui, mais depuis mil neuf cent soixante (1960), lorsque nous avons eu des discussions


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

avec les armateurs, je ne crois pas que nous soyons venus à une entente quelconque pour une majoration de tarifs.

Q En ce qui concerne les membres délégués de la Fédération qui ont siégé sur les recommandations que vous avez faites à cette Commission, lors de l'assemblée générale spéciale du mois de juin mil neuf cent soixante-trois (1963), est-ce que ces délégués sont en majeure partie des administrateurs de la Fédération, comme je l'ai pris en note ici, dans le cours de l'interrogatoire?

R Des administrateurs de la Fédération?

Q Oui.

R Non, les administrateurs de la Fédération sont en minorité, parmi les membres délégués.

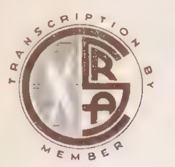
Q Combien sont-ils, par rapport au nombre total des délégués?

R Il y a 32 délégués et 10 administrateurs.

Q On vous a aussi référé - on a mentionné une plainte des armateurs norvégiens, et vous avez été en Norvège vous-même, vous avez déclaré ne pas avoir eu connaissance, de la part des autorités gouvernementales et des pilotes, des démarches auxquelles on vous a référé.

Néanmoins, est-ce que vous avez eu l'occasion d'examiner un peu l'organisme du pilotage en Norvège, à ce point de vue-là?

R Bien, nous avons eu l'occasion d'examiner un peu le pilotage en Norvège, mais à quel point de


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

vue voulez-vous dire? Au point de vue tarifs?

Q Aux deux points de vue, - d'abord, vous avez parlé des rota pilots, ce matin. Je vous réfère à l'article 1 de la Loi Norvégienne sur le Pilotage, du 9 avril 1948.

La Commission m'informe que vous avez déjà le document; il est à la traduction, à l'heure actuelle?

LE PRESIDENT:
Est-ce qu'on peut lui donner un numéro?

Me MAURICE JACQUES,
pour la Commission:
Il a déjà été coté.

LE PRESIDENT:
891.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Alors, soit l'original 891, on déclare qu'il y a trois catégories de pilotes : A. "C" pilot - je cite - "A. 'C' pilot means a State pilot who mainly pilots vessels in from open sea. 'Rota pilot' means a State pilot who mainly pilots vessels along the coast or out to open sea. A 'route pilot' means a pilot appointed by a ship owner".

Vous avez référé dans votre témoignage à l'expérience de ces trois groupes de pilotes, je crois, et ceci indique qu'il y a des pilotes de l'état et

des pilotes privés, si on peut dire, employés par des armateurs; vous aussi mentionné qu'il y a eu des pilotes entrepreneurs libres, je crois. Est-ce que vous référiez à ces pilotes-là?

R A ceux du port de Oslo.

Q A ceux du port de Oslo même. N'est-il pas vrai de dire qu'en Norvège, la grande majorité des pilotes sont des pilotes sous une forme de service civil quelconque?

R Oui.

(Monsieur le commissaire Smith en anglais)

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

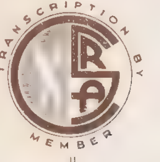
Q Etes-vous au courant qu'en Norvège, les navires doivent payer, en plus des droits de pilotage, d'autres formes de droits tels que: light dues et cargo dues, page 139 de vos notes, vous avez une référence à ceci, paragraphe H2.

Je réfère la Commission à la page 1,276 des Reports of the World, 1961, que j'ai déjà cité.

R C'est exact, il y a des droits qui doivent être chargés pour l'entretien des ports.

Q Est-ce qu'il s'agit d'une pratique que vous avez eu l'occasion de rencontrer à certains endroits en Europe en particulier?

R C'est exact, dans plusieurs pays, l'on charge des droits pour l'entretien des marques et


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

des bouées.

Q Est-ce que cette charge, à votre connaissance, existe en Angleterre?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que cette charge, à votre connaissance, existe au Canada?

R Non.

Q En regard de la plainte portée par les armateurs norvégiens, est-ce que vous avez jamais fait un examen de la nature des ports du long de la côte de Norvège?

R Oui. C'est bien discutable, le rapport que monsieur Brisset nous a mentionné ce matin, et dont nous avons eu lecture en partie, indique que les armateurs ne voudraient pas entrer dans certains ports norvégiens parce que le coût de pilotage est trop élevé.

Il y a une quantité de petits ports tout le long de la côte de Norvège, et si les cargaisons sont en petite quantité, ce n'est pas avantageux pour un navire d'entrer, prendre cinq ou six tonnes, ou quelques tonnes de cargo, à ce moment-là, relativement au nombre de tonnes de pilotage, ça peut sembler élevé.

C'est peut-être meilleur marché, d'un village à l'autre, de prendre un camion.

LE PRESIDENT:

C'était le cas de l'aluminium à Kittimat.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu l'occasion de vous informer, lors de votre passage en France, des taux - du coût du pilotage par rapport aux frais portuaires généraux pour un navire? Est-ce que vous avez eu quelqu'information à cet égard?

R Si j'ai bonne mémoire, on a mentionné que c'est à huit pour cent (8%).

Q Qui vous a mentionné ça?

R Ca vient du secrétaire général de la Fédération des Pilotes, monsieur Luporsi.

Q J'imagine, le coût variant selon la nature des ports et le coût de l'administration du bateau-pilote, etc.?

R C'est exact.

Q Enfin, vous êtes au courant que le pilotage est obligatoire dans les Grands-Lacs, ainsi que dans la circonscription de Kingston, que la règle est celle du pilotage obligatoire, et non du paiement obligatoire des droits de pilotage.

Est-ce que dans votre circonscription, vous avez eu quelquesplaintes de l'autorité de pilotage - excusez-moi - de l'autorité de la voie maritime du St-Laurent concernant le fait qu'elle n'aurait pas juridiction ou contrôle sur les pilotes de cette circonscription, ou dans Cornwall, où le régime est le paiement obligatoire des droits de pilotage.

R Au contraire, on a plutôt semblé se


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

désintéresser, cette année, et laisser les pilotes libres à eux et sous une autre juridiction que celle de la voie maritime.

Q On a référé aux experts que les pilotes employaient sur les questions de tarifs.

Lors de vos négociations, est-ce que vous avez eu jamais de contre-offre ou de contre-proposition fait par experts ou non experts, de la part des armateurs, en matière de tarifs?

R Non.

Q Vous avez parlé d'une expérience qui serait survenue une fois dans le cas, non de refus, mais de négligence du capitaine de descendre ses mats de charge à votre demande.

Est-ce que vous avez eu des plaintes de confrères à l'effet que la même expérience leur était arrivée aussi?

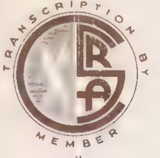
R Oui.

Q Dans le cours de l'interrogatoire de Me Jacques, concernant les possibilités de conflit entre deux circonscriptions, ou de mésentente entre deux circonscriptions, est-ce que vous n'avez pas prévu en fait, que le commissaire du pilotage devait avoir juridiction pour trancher tout conflit?

R C'est exact.

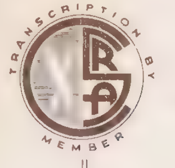
Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,
pour la Can. Merchant Service Guild:

Votre Seigneurie, lors de cette mise



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

au point, je crois que j'ai peut-être été injuste tout à l'heure lorsque j'ai fait porter sur les chemins de fer américains l'objection à la réalisation de la voie maritime du St-Laurent, et surtout le retard de 25 ans dans la réalisation de ce projet, et je dois ajouter que les deux opposants - il y avait deux opposants: les chemins de fer américains qui détenaient les principaux ports de la côte de l'est des Etats-Unis, et il y avait également les compagnies de charbon qui voyaient dans le potentiel du St-Laurent un gros concurrent à l'industrie du charbon des états de l'est et de l'ouest américain; et j'ai référé également la Commission sur cette opposition - pour avoir des détails sur cette opposition, au rapport du congrès américain sur la loi qui a créé l'autorité américaine pour le trafic de la voie maritime du St-Laurent; mais je veux également souligner qu'il y a d'excellents ouvrages qui ont été écrits sur cette construction importante, entre autre une première qui date des années 1930,



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO

écrite par un ingénieur du nom de Murray, je crois, qui avait été chargé de faire une étude sur la réalisation de la voie maritime du St-Laurent.

Le second ouvrage est plus récent, il date de mil neuf cent cinquante-six (1956) ou mil neuf cent cinquante-sept (1957), et l'auteur est l'Honorable Lionel Chevrier qui a été le premier président de la voie maritime du St-Laurent, et ensuite ministre - antérieurement ministre des Transports, et qui sera maintenant, à partir du premier (1er) février, haut commissaire du Canada à Londres. Cet ouvrage est intitulé "The St.Lawrence Seaway."

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:
Il y a même une rumeur méchante qui court, Votre Seigneurie, à l'effet que certains armateurs de lacs se seraient opposés à la construction de la voie maritime du St-Laurent, mais on ne doit pas parler en mal des absents.

Me JEAN BRISSET, c.r.,
pour la Shipping Fed. of Canada:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Au cours de votre témoignage, monsieur Bédard, et en réponse à une question de Me Lalonde, dans les quelques dernières minutes, vous avez donné les pourcentages des frais de pilotage en regard des frais portuaires, dans certains pays, comme la France, et, je crois, à Norfolk.

N'est-il pas vrai que dans chaque cas, aux fins de déterminer ce pourcentage, on a inclus dans les frais portuaires, les frais de chargement et de déchargement.

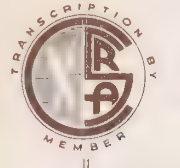
R Oui. Le seul exhibit, ici, que nous avons produit, qui peut être vérifié par la Commission, est celui du cas de Norfolk.

Celui du cas de la France, ça nous a été relaté par le secrétaire général de la Fédération des Pilotes de France.

Q Je crois pouvoir obtenir un rapport du conseil économique de France; je vais essayer de le retraçer, et si je le trouve, je le déposerai comme pièce; nous aurons les détails exacts, à savoir qu'est-ce qui en est pour la France.

Monsieur Bédard, on vient de me signaler que j'ai oublié de vous demander certaines questions en regard d'un système particulier de pilotage, et si mon information était bonne, c'est celui de la Suède. Est-ce que vous en avez fait une étude particulière?

R Pas approfondie, non.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Q Est-ce que vous êtes allé en Suède?

R Oui. Ce sont des employés de l'état, pour la majorité des ports. Il y a encore quelques ports où ce sont des entreprises libres, où de ports plutôt privés.

Maintenant, c'est à peu près le plus vieux système de pilotes d'état que nous avons rencontré, et qui date de plusieurs centaines d'années. On les appelait même "King's pilots", depuis 200 ou 300 ans.

Q Est-il exact de dire que ce système, cependant, s'est modernisé pour s'adapter aux conditions d'aujourd'hui?

R Pas tellement.

Q Quoiqu'il en soit, êtes-vous d'accord, ou pouvez-vous confirmer ce qu'on m'a dit, que le système fonctionne à merveille, sans difficulté?

R Non, je ne confirmerai certainement pas ce dicton.

Q Quelles sont alors d'après vous les difficultés qui existeraient en Suède, en regard de l'administration du pilotage et du service donné?

R Peut-être pas dans l'administration. Pour le service donné, les pilotes de la Suède ne sont pas seulement des pilotes, ils sont aussi en charge de poser les bouées, aller à bord des navires du gouvernement servir comme second, capitaine à bord de ces navires; enfin, l'entretien des phares; ils ont une multitude de responsabilités. Ils peuvent même être postés à terre


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

pour entretenir un phare pendant un ou deux mois, et on leur donne toutes sortes de charges. Ils ne sont pas exclusivement employés comme pilotes.

Q En d'autres termes, leur charge de travail est telle qu'ils trouvent le temps de remplir plusieurs autres fonctions?

R Il y en a un très grand nombre - un grand nombre de pilotes.

Q Et à votre connaissance, est-ce que les pilotes de Suède se plaignent des fonctions qu'on leur impose, en plus des services de pilotage?

R Oui.

Q Ils s'en plaignent?

R Oui.

Q Est-ce qu'ils s'en plaignent à cause de la charge de travail ou à cause de la rémunération?

R A cause de la rémunération.

Q Savez-vous ce que gagne un pilote suédois, en moyenne?

R En moyenne, je ne sais pas au point de vue Couronnes, mais c'est à peu près l'équivalent d'un premier officier sur un bateau de long cours suédois.

Nous avons demandé alors à un pilote, un représentant syndical, quelle était la raison pourquoi on semblait avoir de la facilité à recruter les pilotes parmi les capitaines des navires suédois, et sa réponse a été que naturellement, un marin, rendu à un certain âge, semble prêt à faire des sacrifices pour être auprès


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

de sa famille.

Mais la bataille était engagée pour avoir une rémunération selon leur reponsabilité et selon leur certificat.

LE PRESIDENT:
Je désire remerçier et féliciter la Fédération des Pilotes du St-Laurent pour le beau et considérable travail qu'ils ont fait dans l'étude des législations et des systèmes étrangers, travail que la Commission doit faire.

Leur étude nous aidera, parce qu'évidemment il nous faudra tout vérifier. Nous verrons peut-être aussi d'autres pays, mais il est toujours très utile d'avoir l'impression d'autres personnes, quand nous-mêmes nous avons une étude à faire.

Alors, l'étude qu'ils en ont faite, leur expérience qu'ils ont eue, les constatations qu'ils ont faites vont nous aider et vont nous guider dans l'étude que nous aurons à faire.

Je crois bien que la Commission ne pourra pas faire les voyages qu'ils ont faits. Alors, ça va probablement être très utile, les constatations


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

qu'ils nous ont données.

Evidemment, s'il était nécessaire que nous allions à uneplace ou l'autre, nous irons, mais à moins que ce soit absolument nécessaire, nous ne le ferons pas.

Alors, toute aide de la même nature, qui pourra nous être donnée, sera évidemment très appréciée.

Merci.

LE TEMOIN:

R Merci, Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Et je tiens aussi à féliciter monsieur Bédard pour son bon témoignage, clair, précis, ordonné, et qui a dûré pendant plusieurs jours.

LE TEMOIN:

Merci.

LE PRESIDENT:

Ceci termine actuellement la preuve de la Fédération, sous la réserve de faire entendre plus tard, monsieur Martin...

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:


TRANSCRIPTION BY
MEMBER

Oui.

LE PRESIDENT:

... qui n'est pas disponible actuellement, d'après ce que monsieur Lalonde m'a dit.

Me MARC LALONDE, c.r.,
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent

Monsieur Martin n'est pas disponible à l'heure actuelle mais le serait en février, semble-t-il; et comme il a participé à l'élaboration des systèmes d'apprentissage, je pense qu'il serait la personne la plus compétente pour témoigner à ce sujet.

Son témoignage ne sera pas long, quant à moi. Je désirerais le faire entendre, si possible, un peu plus tard.

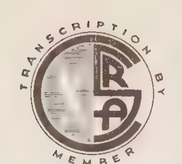
- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques.

La Cour est ajournée pour quelques minutes.

G. OSCAR BOISJOLY
Sténographe Officiel.


TRANSCRIPTION BY
MEMBER



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.
TORONTO, ONTARIO